



# Nykarleby trafiksäkerhetsplan 2014

MIKKO ULJAS, KLAS HYTÖNEN, TERHI SVENNS, HANNAKAISU TURUNEN





# Nykarleby trafiksäkerhetsplan 2014

MIKKO ULJAS

KLAS HYTÖNEN

TERHI SVENNS

HANNAKAISU TURUNEN

**RAPORTER 13 | 2015**  
**JAKOBSTADS TRAFIKSÄKERHETSPLAN**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten  
Ombrytning: Ramboll Finland Oy  
Omslagsbild: Ramboll Finland Oy  
Kartor: © Lantmäteriverket tillstånd nr 3/MML/13  
Tryckort: Kopijyvä Oy

ISBN 978-952-314-207-7 (tryckt)  
ISBN 978-952-314-208-4 (PDF)

ISSN 2242-2846  
ISSN 2242-2846 (tryckt)  
ISSN 2242-2854 (nätpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-208-4

[www.ely-keskus.fi/julkaisut](http://www.ely-keskus.fi/julkaisut) | [www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)



# Förord

Målsättningen med denna trafiksäkerhetsplan är att förbättra trafiksäkerheten i Nykarleby. Planen innehåller handlings- och åtgärdsförslag för utvecklandet av den fysiska trafikmiljön samt för utvecklandet och genomförandet av fostrings-, bildnings- och informationsarbetet. Genom åtgärderna i planen för förbättrandet av trafikmiljön, strävar man efter att minska antalet trafikolyckor och att lindra olyckornas allvarlighetsgrad. Genom planen för fostrings-, bildnings- och informationsarbetet strävar man däremot efter att aktivera kommunerna i trafiksäkerhetsarbetet. Med planen försöker man säkra att arbetet i trafikfostran når alla ålders- och trafikgrupper.

Nykarleby trafiksäkerhetsplan har gjorts genom ett brett samarbete mellan olika grupper. Som beställare av arbetet har NTM-centralen i Södra Österbotten och Nykarleby stad ansvarat för genomförandet av planen. I utarbetandet av planen har dessutom företrädare från Trafikskyddet, Polisen samt Räddningsverket deltagit. Invånare och företag i Nykarleby som hörts angående resevanor och trafiksäkerhetens nuläge och dess utvecklingsbehov har även bidragit till arbetet. I samband med Nykarleby trafiksäkerhetsplan har även trafiksäkerhetsplaner för Pedersöre och Jakobstad utarbetats. Planeringsarbetet har styrts utav en gemensam styrgrupp, personer som medverkat i styrgruppen är:

Kjell Lind	NTM-centralen i Södra Österbotten
Mikael Björsses	NTM-centralen i Södra Österbotten
Kaj Lytts	NTM-centralen i Södra Österbotten
Harri Kotimäki	Jakobstads stad
Peter Sjöblom	Nykarleby stad
Mårten Lindström	Nykarleby stad
Yvonne Liljedahl-Lund	Pedersöre kommun
Stefan Hellund	Pedersöre kommun
Heli Lintamo	Trafikskyddet
Jari Kivioja	Österbottens Polisnärhet

I utvecklingen och aktiveringen av fostrings-, bildnings- och informationsarbetet har även företrädare från flera olika förvaltningar deltagit. Av dessa företrädare bildades under arbetet en trafiksäkerhetsgrupp, som i fortsättningen kommer att arbeta med att förverkliga trafiksäkerhetsplanen för tryggare trafik i Nykarleby.

Planen är utarbetad av Ramboll Finland Oy, där ing. Mikko Uljas har agerat projektchef för arbetet. DI Klas Hytönen har ansvarat för planernas trafiksäkerhetsbedömning samt varit kvalitetsansvarig. DI Terhi Svenns har varit ansvarig person för fostrings-, bildnings- och informationsarbetet. DI Hannakaisu Turunen har varit projektsekreterare och planerare.

Nykarleby september 2014

# Innehållsförteckning

## Förord

<b>1 Inledning</b>	<b>5</b>
1.1 Bakgrund	5
1.2 Planens målsättning	5
<b>2 Nuläget</b>	<b>6</b>
2.1 Verksamhetsmiljön i regionen	6
2.1.1 Samhällsstruktur och befolkningsutveckling	6
2.1.2 Trafiksystem och skolresor	7
2.1.3 Mobilitet och säkerhet i trafiken	12
2.2 Trafiksäkerhetsläget i kommunen	21
2.2.1 Den föregående trafiksäkerhetsplanen i Nykarleby	21
2.2.2 Utvecklingen inom trafikolyckor i Nykarleby	22
<b>3 Målsättning</b>	<b>25</b>
3.1 Trafiksäkerhetsarbetets riksomfattande och regionala mål	25
3.1.1 Riksomfattande vision och mål	25
3.1.2 Regionala mål	26
3.1.3 Kommunens trafiksäkerhetsmål	26
3.2 Utveckling av cykelvägnätet i Nykarleby	27
3.3 Gatornas underhållsklass	27
<b>4 Åtgärder</b>	<b>29</b>
4.1 Främjandet av trygg mobilitet	29
4.2 Kommunens åtgärdsprogram	32
4.3 Inverkningsgraden av kommunens åtgärdsprogram	32
<b>5 Trafikfostran-, bildnings- och informationsarbete</b>	<b>35</b>
5.1 Organisering, roller och ansvar i trafiksäkerhetssamarbetet	35
5.1.1 Organisering	35
5.1.2 Trafiksäkerhetsgruppen	36
5.1.3 Kommunens olika förvaltningsområden	37
5.1.4 Expertorganisationer	37
5.1.5 Intressegruppernas representanter	38
5.2 Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen, trafiksäkerhetsgruppen	38
5.2.1 Sammansättningen av kommunens trafiksäkerhetsgrupp	38
5.2.2 Verksamhetsmodell	39
5.2.3 Verksamhetsplaner	40
5.2.4 Genomförande och uppföljning	40
5.3 Trafiksäkerheten i kommunens planlägningsarbete	42
5.3.1 Bedömning av trafiksäkerheten i planläggningen	42
5.3.2 Auditering av trafiksäkerheten i kommunens planläggning	43
<b>Källförteckning</b>	<b>47</b>
<b>Bilagor</b>	<b>48</b>

# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

Den riksomfattande trafiksäkerhetsvisionen är att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken. Målsättningen är att antalet dödsfall i trafiken ska halveras och antalet allvarligt skadade ska minskas med en fjärdedel tills år 2020 (från antalet år 2010).

Kommunernas trafiksäkerhetsplaner har de senaste årtiondena varit det viktigaste redskapet för att nå de riksomfattande trafiksäkerhetsmålsättningarna, samt för att koordinera och genomföra det lokala trafiksäkerhetsarbetet. Ett av trafiksäkerhetsplanernas viktigaste mål är att få till stånd en säkerhetsinriktad och ansvarsfull trafikkultur. Utgångspunkten i trafiksäkerhetsarbetet är ofta människans beteende i trafiken och hur trafikmiljön stöder säkerheten för olika färdmedel samt beteendemönster i trafiken.

För att nå trafiksäkerhetsmålsättningarna har påverkan på människors resevanor och attityder kring dessa en nyckelposition. I det riksomfattande och regionala trafiksäkerhetsarbetet finns redan långa traditioner inom fostrings-, bildnings- och informationsverksamheten.

## 1.2 Planens målsättning

Arbetets målsättning var, att skapa en plan som reglerar verksamheten i Nykarleby, som är genomförbar samt förbättrar trafiksäkerheten i enlighet med de riksomfattande målsättningarna. Planen innehåller både en åtgärdsplan för förbättrandet av den fysiska trafikmiljön samt handlingsplaner för främjandet av fostrings-, bildnings- och informationsarbetet.

Planen innehåller en översikt av förändringar i regionens (Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby) befolkningsutveckling och samhällsstruktur, samt en nulägesöversikt av trafiksystemet, invånarnas resemönster och trafiksäkerheten. Målet för inriktningen av trafiksäkerheten har satts genom iakttagelser baserade på nuläget av trafiksystemet och dess utvecklande. Planen innehåller dessutom ett förslag för en verksamhetsplan gällande ett fortgående trafiksäkerhetsarbete. Avsikten är att planen ska fungera som ett verktyg för kommunernas trafiksäkerhetsarbete i cirka 10 år, därefter bör planen uppdateras för att motsvara den aktuella situationen.

# 2 Nuläget

## 2.1 Verksamhetsmiljön i regionen

### 2.1.1 Samhällsstruktur och befolkningsutveckling

I Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby regionen finns två stadsliknande områden, Jakobstad och Nykarleby centrum. I övrigt är regionen landsbygdslik och bebyggelsen är centrerad i ett stort antal byar. Grannkommuner är Oravais, Alahärmä, Kortesjärvi, Evijärvi, Kronoby och Larsmo. (bild 1).



Bild 1. Kommunerna i planeringsområdet

Invånarantalet i planeringsområdets kommuner var 31.10.2013 38 061 personer. Från år 1980 tills år 2012 har befolkningssiffran på området stigit med 3,2 %, vilket motsvarar cirka 1200 personer. Invånarantalet i Nykarleby har hållits på samma nivå, i Jakobstad har den sjunkit med cirka 5,2 % och i Pedersöre har invånarantalet stigit med 20,6 %. Orsaken till den stora befolkningstillväxten i Pedersöre är den höga nativitet. Andelen 0-14-åringar av befolkningen är 23,8 % medan motsvarande andel i Jakobstad är 16,3 % och 17,5 % i Nykarleby. Enligt befolkningsregistercentralen kommer regionens invånarantal att stiga med cirka 7,5 % under åren 2012-2040.

Ur trafiksäkerhetens synvinkel medför en positiv befolkningsutveckling alltid både utmaningar och möjligheter. Den positiva befolkningsutvecklingens inverkan realiseras till stora delar genom beslutanderätten i kommunens markanvändningslösningar. De centrala frågorna gäller hur den nya bebyggelsen ska placeras i förhållande till



den befintliga servicen och verksamheten, samt hur den nya markanvändningen stöder förutsättningarna för användningen av olika färdmedel. Med en central placering av boende och annan verksamhet inverkar man även avsevärt på trafiksäkerheten. I Nykarleby finns det speciellt skäl att förbättra skolornas omgivning, samt förutsättningarna för fotgängare och cyklister, eftersom en så stor del av befolkningen är barn.

En snabbt åldrande befolkning är en trend som i en nära framtid kommer att beröra hela landet. År 2012 var andelen över 65- åringar 23 % i planeringsområdet, vilket är något mer än landets genomsnitt (18 %). Ur ett riksomfattande perspektiv löper åldringarna näst störst risk av åldersklasserna att dö i trafiken i förhållande till befolkningsandelen, risken att dö i trafiken är störst för unga förare. I takt med befolkningens åldrande framhävs behovet mer än förut, att möjliggöra åldringars mobilitet och självständighet i trafiken samt kraven inriktade på trygg mobilitet. Trafikmiljön och -tjänster bör planeras så att de är hinderfria och lätta att använda, då framhävs speciellt organisering av korsningar och åtgärder för tydlig differentiering av gatuområden, utveckling av fungerande kollektivtrafik till ett tryggt och hinderfritt alternativ för åldringar samt utvecklandet av utbudet för de som inte kan använda traditionell kollektivtrafik.

## 2.1.2 Trafiksystem och skolresor

### Väg- och järnvägsnät

Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby området är beläget på västkusten vid anknytningspunkten mellan riksväg 8 och 19. Regionens grundvägnät bildas av områdets allmänna vägar; riksväg 8 och 19, stamväg 68 samt regionvägarna 749, 746 och 741. Österbottenbanan(Seinäjoki-Uleåborg) går genom planeringsområdet öster om riksväg 19 och 8. (bild 2) Trafikplatser längs järnvägen är Jeppo, Riijärvi, Kovjoki, Bennäs och Kållby. I Bennäs finns den enda stationen för passagerartrafik, där stannar 7-8 tåg dagligen. Vid Bennäs delar sig järnvägen i ett järnvägsspår som går till Jakobstads hamn, längs spåret går främst transporter till Alholmens industrier.

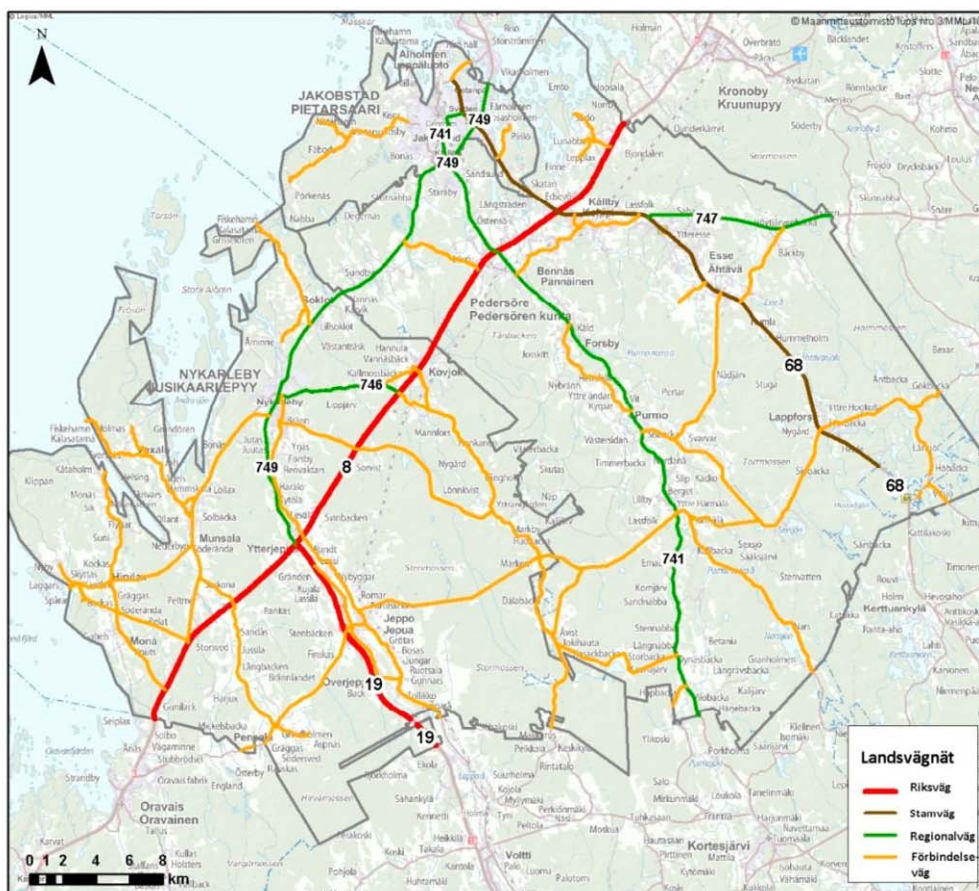


Bild 2. Planeringsområdets allmänna vägar



## Trafikmängder

Trafikmängderna på områdets vägnät är störst på riksväg 8 samt på trafiklederna till Jakobstad (över 4000 fordon/d.). Mellan Jakobstad och Nykarleby, på riksväg 19 och på delar av stamväg 68 är trafikmängderna 2000-4000 fordon/d. Annanstans på landsvägsnätet varierar trafikmängderna mellan några hundra till 2000 fordon/d. (bild 3)

Alla riks- och stamvägar är belagda och deras belägningsytor är i relativt gott skick. I vägnätet finns dock också skador och brister i bärförmågan. Belagda vägar i det lägre vägnätet väntas bil i sämre skick på grund av det dåliga finansläget. Även grusvägars ytor blir sämre och underhåll av menföre blir svårare. I vägnätet finns dessutom många gamla broar vars underhållsbehov hotar att samlas inför framtiden. Vägar med små trafikmängder i regionen är viktiga för lantgårdarnas mjölktransporter, djur-, foder- och gödseltransporter samt för skogsindustrins massavedstransporter. Därtill hör det stora antalet plankorsningar med järnvägar till vägnätets egenskaper.

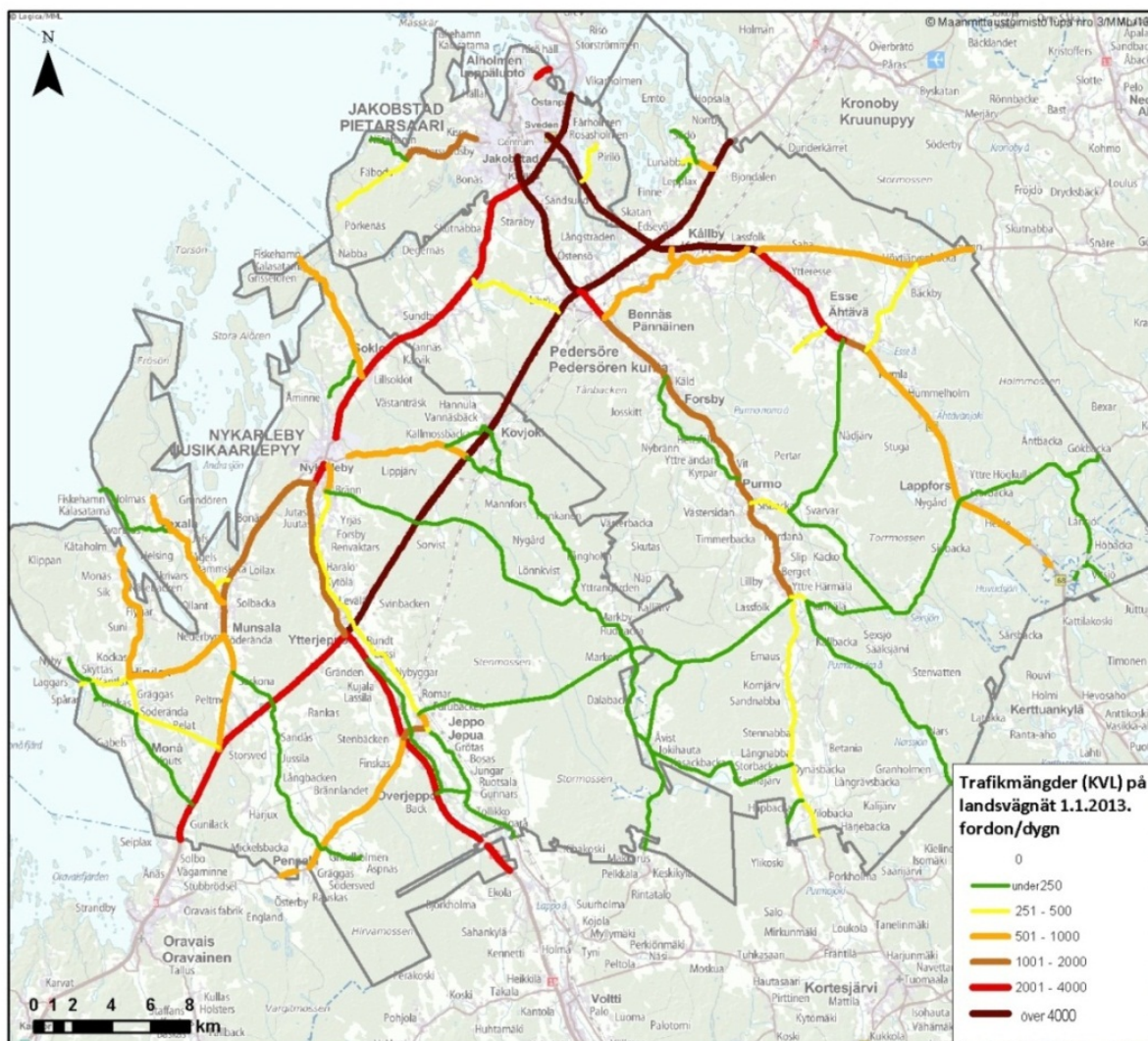


Bild 3. Trafikmängder på planeringsområdets vägnät.

## Hastighetsbegränsningar

Hastighetsbegränsningarna på planeringsområdets riksvägar och stamvägar är huvudsakligen 100 km/h. På regionalvägarna är hastighetsbegränsningarna huvudsakligen 80 km/h. På regionalvägarna finns det även ett stort antal vägvagnsnitt med hastighetsbegränsningarna 60 km/h och 50 km/h, eftersom tätorter ofta anlagts längs landsvägen. (bild 4)

På en del vägvagnsnitt varierar hastighetsbegränsningarna med korta mellanrum, vilket försämrar förutsägbarheten i trafikmiljön och körbekvämligheten. Problem orsakar speciellt det stora antalet anslutningar. Den väsentliga utmaningen är att få trafikmiljön att främja den satta hastighetsbegränsningen. Informationen om trafikmängder och hastighetsbegränsningar har samlats ur vägregistret som uppehålls av Trafikverket. Uppgifterna från vägregistret kan vara oexakta i viss mån och materialet bör betraktas som riktgivande.

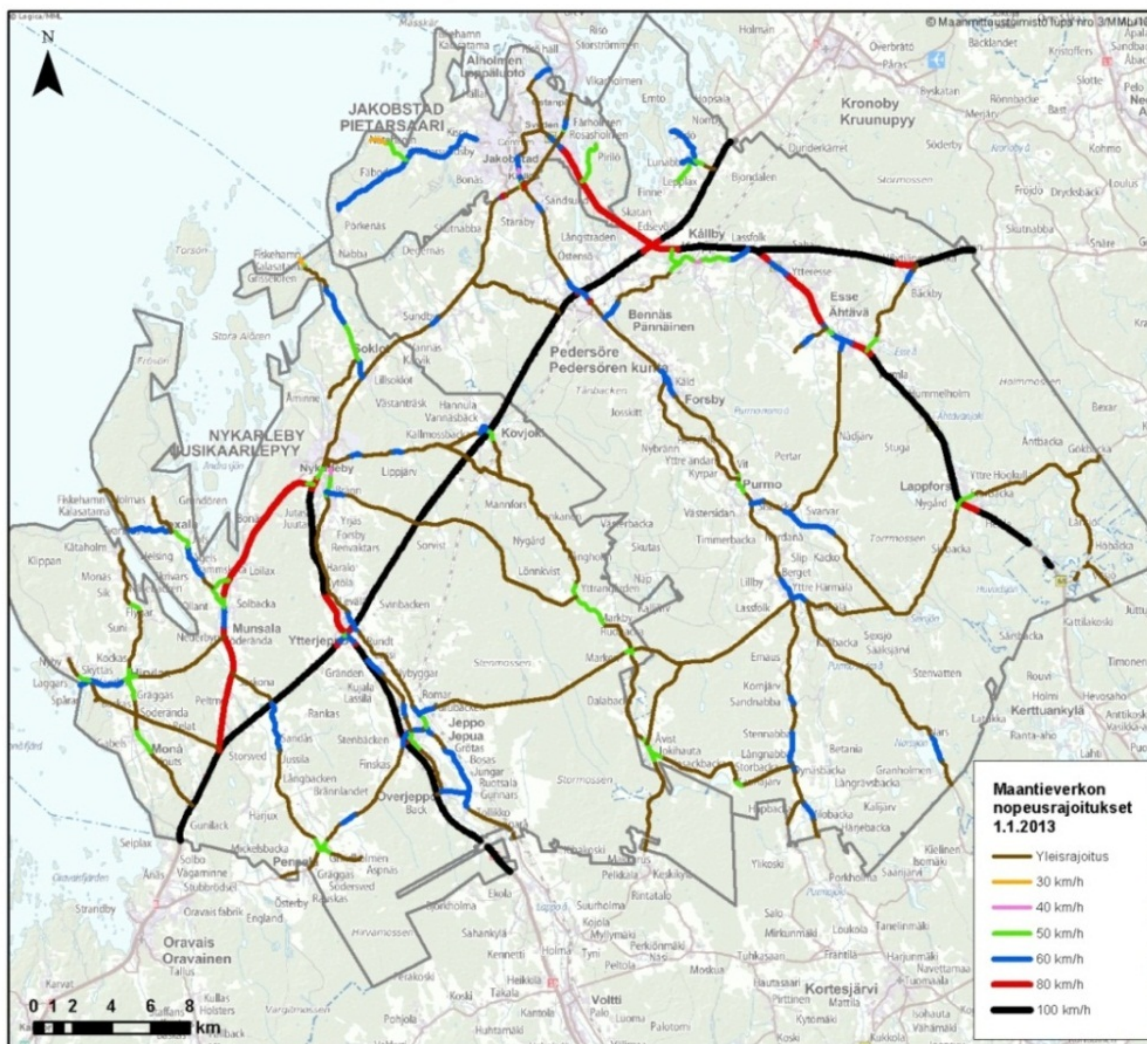


Bild 4. Hastighetsbegränsningar på allmänna vägar i planeringsområdet



## Belysning

Belysningen på vägnätet i planeringsområdet består av andelar som ägs av staten och av kommunen dessa är redovisade i **bild 5**. Belysning har anlagts vid vägnätets mest trafikerade vägvavsnitt samt vid tätorter i det lägre vägnätet. Vägbelysningen ökar säkerheten för fotgängare och cyklister speciellt när ingen separat gång- eller cykelväg finns. Däremot kan vägbelysningen höja fordonens hastighet vilket leder till att olycksrisken ökar och olyckornas allvarlighetsgrad stiger.

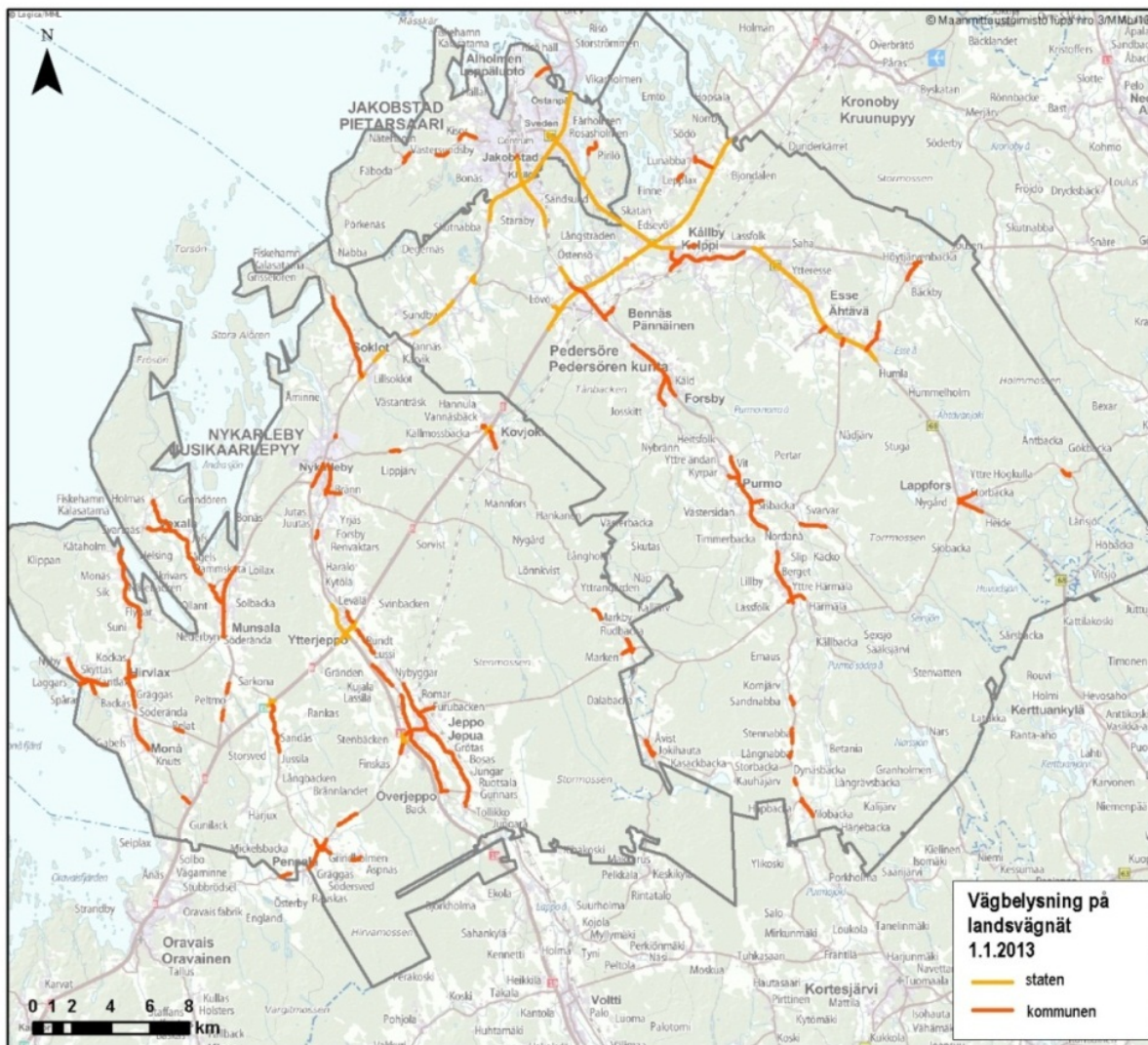


Bild 5. Hastighetsbegränsningar på allmänna vägar i planeringsområdet

## Gång- och cykeltrafik

Gång och- cykelvägnätets huvudleder i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionen består av leder vid sidan av landsvägar samt av det kommunala vägnätets cykelvägar och trottoarer. På många ställen finns det brister i ledernas enlighet och kvalitetsnivå. Förbindelserna mellan kommunerna är bristfälliga förutom förbindelsen mellan Jakobstads centrum – Edsevä – Källby var det finns en enhetlig gång- och cykelväg (cirka 10 km). Förutom de korta lokala lederna går den nationella utfärdscykelrutten längs västkusten i regionen. Mopedkörning är i huvudsak tillåten på regionens gång- och cykelvägar, men i enlighet med de nya reglerna kommer mopedtrafiken att styras till körbanan i tätorter. Vägnätet för lätt trafik i planeringsområdet har redovisats med material från vägregistret i bild 6.

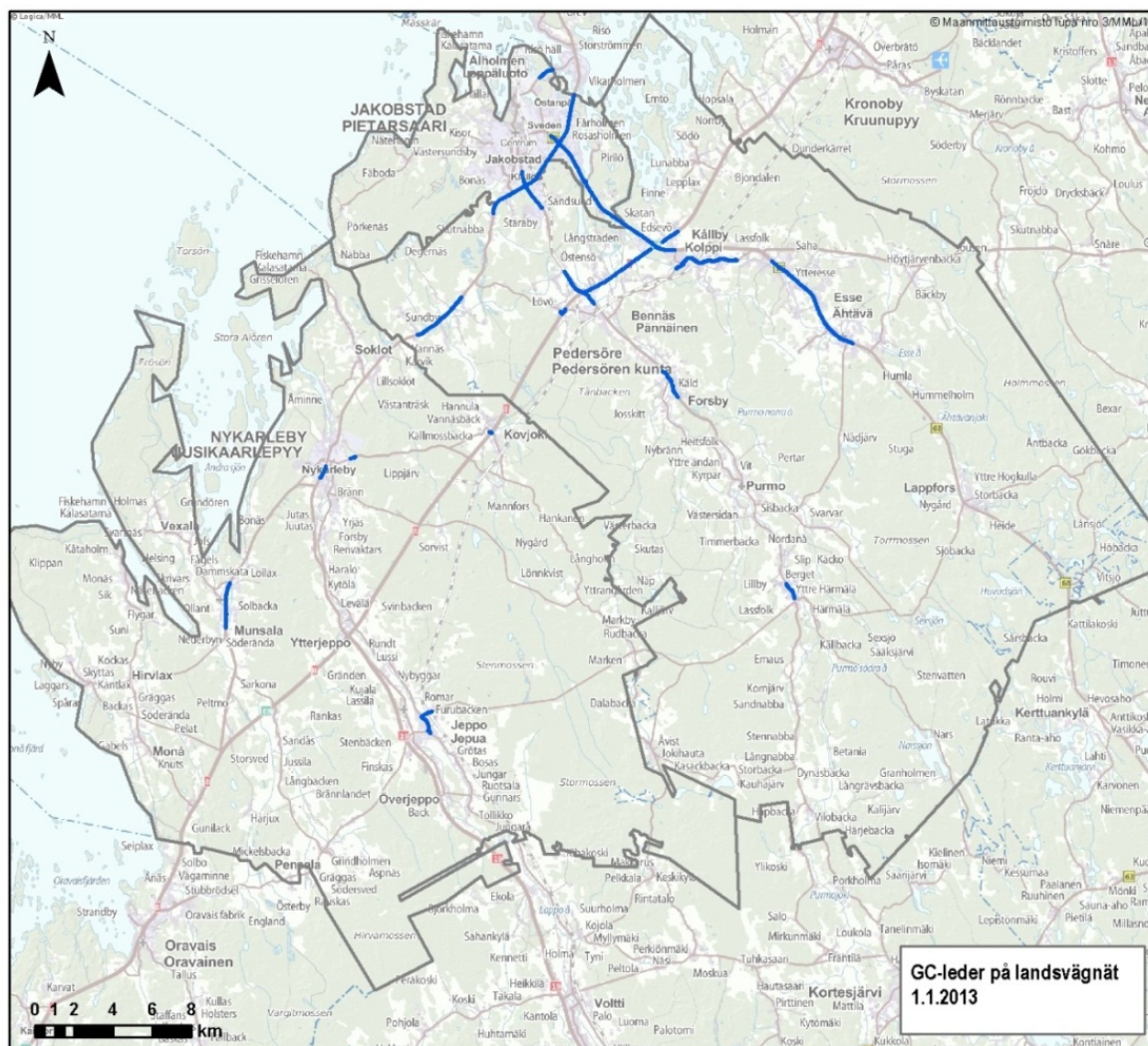


Bild 6. Planeringsområdets gång- och cykelvägnät.

Farliga övergångsställen och bristen på leder för lätt trafik vid flera livligt trafikerade vägar attraherar inte cyklister eller fotgängare. Tryggt korsande av tvärförbindelser vid riks- och stamvägar har möjliggjorts med under- och överfarter, men speciellt utanför tätorterna finns rikligt av otrygga plankorsningar. I regionens kommuner vill man i framtiden öka andelen gång- och cykeltrafik, därför är det viktigt att anlägga ett mer sammanhängande vägnät av högre kvalitet.



## Skolresor och kollektivtrafik

I Jakobstadsregionen anordnas skolskjutsarna i enlighet med lagen- och förordningen om grundläggande utbildning, samt enligt bestämmelser gjorda i kommunerna. Inom Jakobstads område är skolresorna till grundskolan i huvudsak så korta, att det inte finns behov för skolskjuts i större skala. I Pedersöre och Nykarleby är däremot behovet av skolskjuts stort, eftersom bosättningen är utspridd på ett större område. I vissa fall behöver man skolskjuts eftersom skolvägen är otrygg, till exempel när hemmet och skolan är på olika sidor av riksvägen och ingen underfart har anlagts på grund av finansieringsskäl. Även i tätortsmiljö bör man lägga märke till trygga skolvägar och elevers trafikfärdighet.

I Jakobstad är andra stadiets utbildningar (gymnasium och yrkesskolor) växande, mätt i antalet elever och till stor del kommer eleverna från de kringliggande kommunerna. Eftersom flera av andra stadiets elever är myndiga, har de möjlighet till körkort och använda egen bil till skolresorna. Även mopeder och mopedbilar används vid skolresor. Därtill behöver andra stadiets elever kollektivtrafik och elever från grannkommunerna har rätt till skolresestöd från Fpa.

I regionen består kollektivtrafiken i dagsläget i huvudsak av studerande- och skolskjutsar, eftersom den största enskilda inkomstkällan från biljetter är regionbiljetten för studeranden. Flest regionbiljetter för vuxna säljs i Jakobstad. Man försöker utveckla kollektivtrafikens servicenivå i regionen så, att den även möjliggör att ärenden och arbetsresor görs kollektivt. Som bäst färdigställs en utredning om en kvalitetskorridor för kollektivtrafik över förbindelsen Kelviå-Kronoby-Karleby-Pedersöre-Jakobstad-Larsmo, i utredningen definieras behovet och målsättningen samt åtgärdsplanen för kvalitetskorridoren. (NTM-centralen i Södra Österbotten, 2014) Med åtgärderna strävar man efter att skapa mångsidig nytta för så många användargrupper som möjligt. Trafikutbudet mellan Jakobstad och Karleby föreslår man att utveckla genom att hållplatserna förses med informationstavlor, -kartor och tidtabeller. Förbindelserna för fotgängare till hållplatser som används mycket ska förbättras.

## 2.1.3 Mobilitet och säkerhet i trafiken

### Invånarenkät

I samband med utarbetandet av planen utreddes resemönster och åsikter angående läget inom kommunernas trafiksäkerhet med en invånarenkät i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarleby. Enkäten arrangerades under tiden 29.11.2013 - 6.1.2014. Sammanlagt svarade 693 personer på förfrågan, vilket motsvarar 1,8 % av områdets invånarantal. De svarande representerar alla åldersgrupper, mest svar erhöles av personer i arbetsför ålder.

### Trafikens särdrag

Största delen av de som svarade på enkäten hade körkort (80 %). Nästan hälften (48 %) av de som svarade meddelade att deras arbets- eller skolväg var under 5 km.

Under sommarn använde en tredjedel cykel (33 %) av svararna arbetsvägen och över hälften (58 %) svarade att de tog bilen. Under vintern gjordes resorna till största delen med bil (72 %) och en knapp fjärdedel (23 %) med cykel eller till fots. Andra färdssätt användes betydligt mindre. Färdssätten som svararna uppgav sig använda för arbets- och skolvägar redovisas i vidstående **bild 7**.



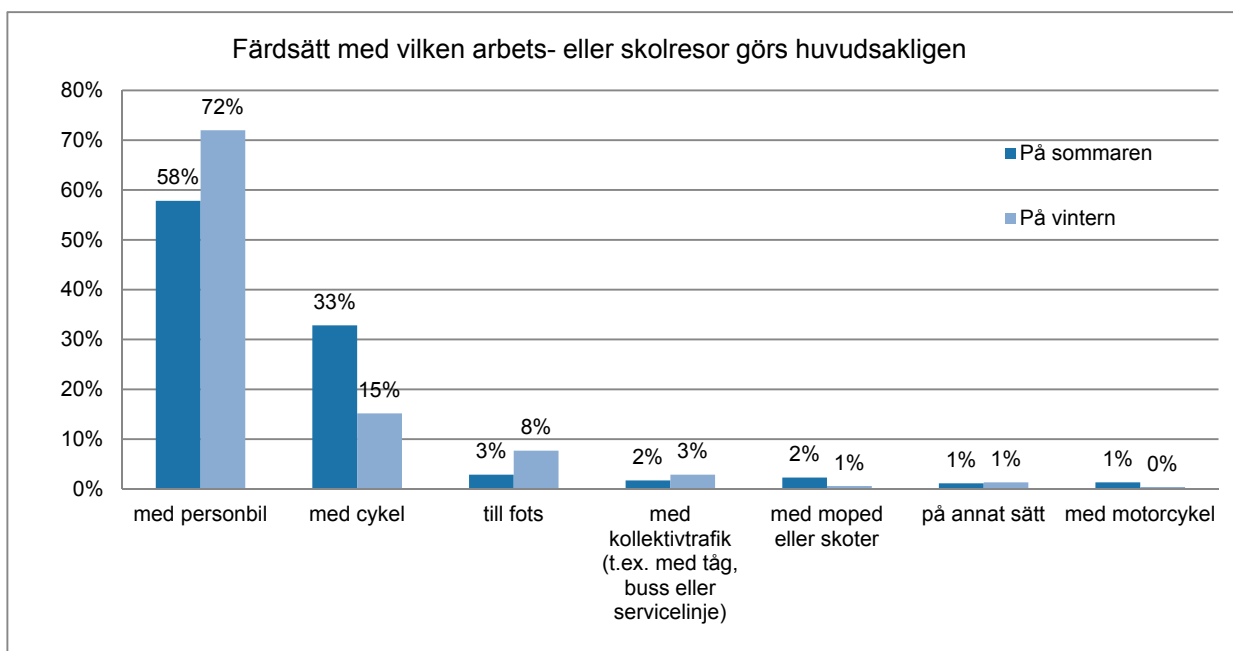


Bild 7. Arbets- och skolvägens huvudsakliga färdsätt bland invånarna

Med tanke på hållbar trafik var användningen av personbil speciellt oroväckande, att även korta, ofta upprepade fritidsrelaterade resor både sommar- och vintertid oftast gjordes med bil. Bilen användes betydligt oftare på fritidsresor än på arbets- och skolresor. (**Bild 8**).

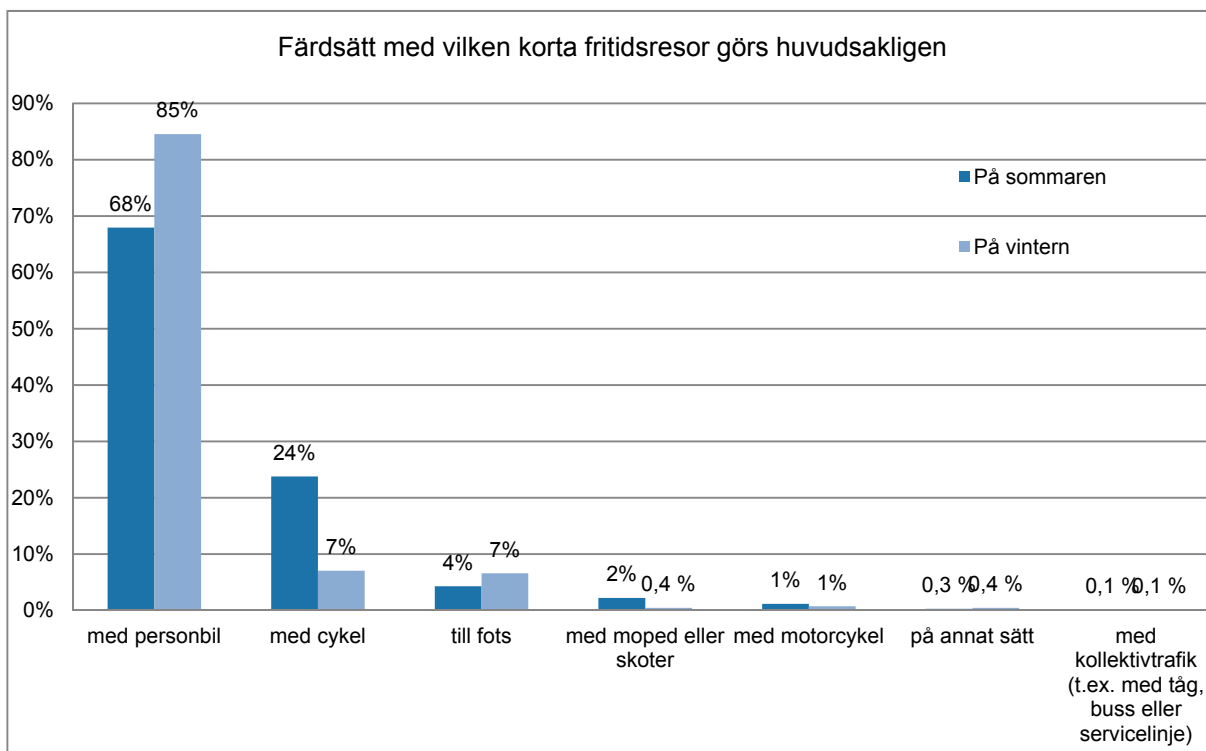


Bild 8. Färdsätt med vilken korta och ofta upprepade fritidsresor huvudsakligen görs

## Hinder och problem i trafiken

I förfrågan riktad till invånarna kartlagdes vid sidan av resevanorna också särskilda hinder och problem i trafiken. I en jämförelse mellan trafikens olika delområden ansåg man att det fanns mest att förbättra inom vägarnas och gatornas underhåll och kvalitet samt i trafikbeteendet. (bild 9). Näst mest krav på utveckling fanns i gång- och cykelvägsförbindelsernas omfattning samt i gatornas och vägarnas trafikreglering. Minst utvecklig ansåg man att det behövdes i organiseringen av parkering för cyklar och tung trafik.

I förfrågan frågades också vilka faktorer som uppmuntrar att oftare färdas arbets- och fritidsresor till fots, eller med cykel än i nuläget. Den viktigaste sporrande faktorn ansågs vara mer omfattande gång- och cykelvägsförbindelser av högre kvalitet (35 %). De näst viktigaste faktorerna var kortare arbets- eller skolväg (20 %) samt bättre och säkrare förvaringsställen för cyklar än de befintliga (9 %).

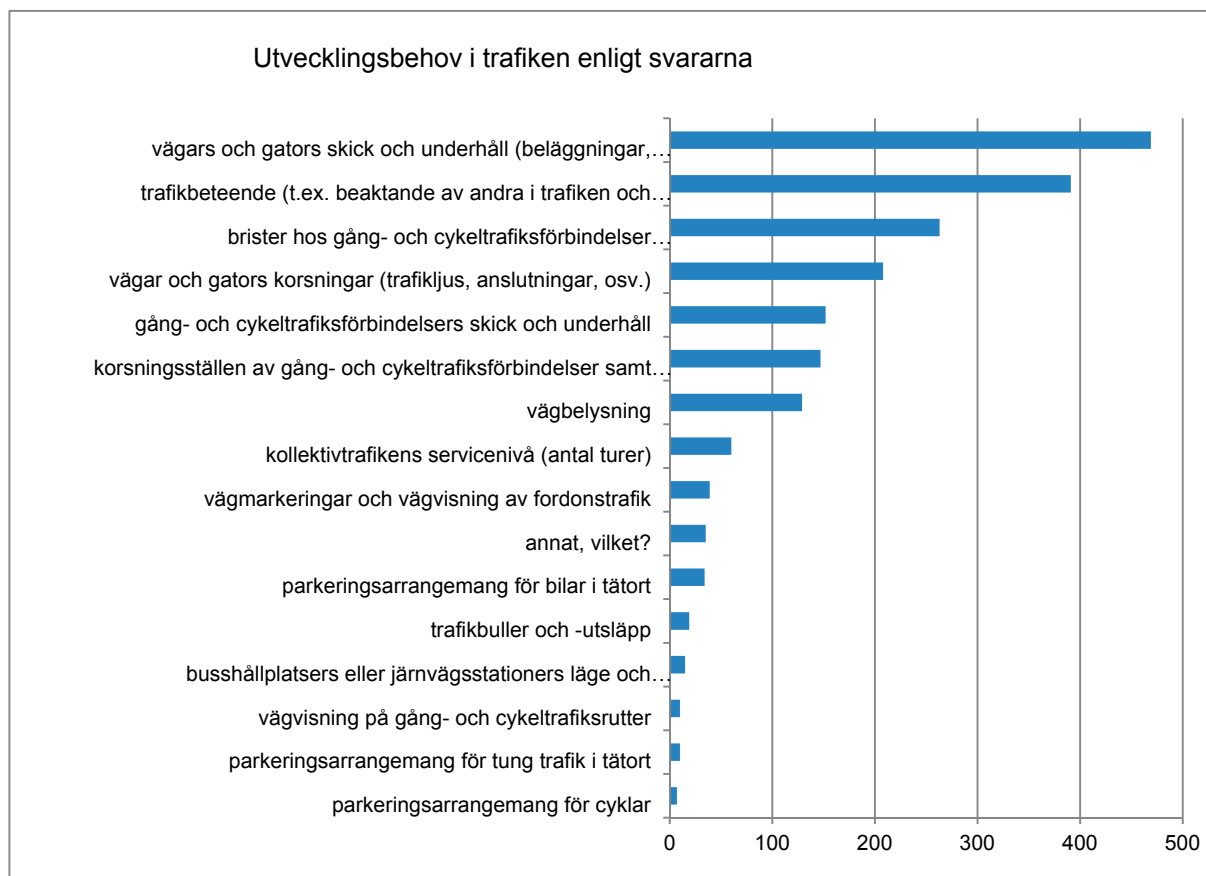


Bild 9. Trafikens delområde, där svararna ansåg finnas mest att utveckla i Jakobstadsregionen

## Olycksmaterial

Statistik om vägtrafikolyckor i Finland samlas in på basen av information som kommit till polisen samt olycksfallsanmälningar som gjorts till försäkringsbolagen. Statistikcentralen uppehåller en trafikolycksfallsdatabas på basen av polisens olycksfallsinformation. I trafikförsäkringscentralen samlar Försäkringsbolagens trafiksäkerhetskommitté (VALT) egen statistik över olyckor där ersättning betalats från trafikförsäkringen. Statistiken grundar sig främst på information som försäkringstagaren uppgett och innehåller mycket information om olyckor som lett till lindriga egendomsskador. VALT:s statistik innehåller därför mycket information om trafikolyckor som lett till materiella skador, men inte syns i polisens statistik. I olika jämförelseundersökningar har man fått olika resultat om, hur stor del av olyckorna som inskrivs i polisens register: Alla olyckor som lett till dödsfall inskrivs i polisens register, av olyckor som lett till personskador inskrivs från knappt en femtedel till två tredjedelar i polisens register och av olyckor som lett till materiella skador under en tredjedel.

Vid undersökning av till polisens kännedom kommen information om fördelningen av antalet skadade i trafikolyckor bör man komma ihåg, att speciellt antalet olyckor och i dessa ömsesidigt skadade fotgängare och cyklister sannolikt är betydligt större än vad som framställs i polisens register. Enligt undersökning kommer endast 20 procent av de inträffade cykelolyckorna till polisens kännedom. I båda statistikerna fanns endast under 10 fall.

Trafikverkets olycksfallsregister baserar sig på olycksfallsinformation från Statistikcentralen om de olyckor som kommit till polisens kännedom. I denna statistik finns olyckor som skett på landsvägar, gatunät och privata vägar. Trafikverket lokaliserar olyckorna som skett på landsvägar. Informationen i Trafikverkets olycksfallsregister avviker en aning från Statistikcentralens register. Detta förklaras dels genom att olyckor som skett på gatunätet och på privata vägar inte finns lika omfattande i Trafikverkets register.

## Olycksfallssituation

För kartläggandet av trafiksäkerhetens nuläge i Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby regionen gjordes en olycksfallsanalys i trafiksäkerhetsplanen där man analyserade olyckor som skett i regionen under åren 2003 – 2012. Olycksfallsanalysen baserade sig på Trafikverkets olycksfallsregister och Statistikcentralens statistikuppgifter. Statistikcentralens uppgifter är från tidsperioden 2003 – 2012 och med hjälp av dem jämfördes Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionens kommuners statistik med medeltalet i hela Finland. Olyckor som skett under åren 2008 – 2012 undersöktes mer omfattande baserat på Trafikverkets statistikuppgifter. Förut nämnda statistikuppgifter från Trafikverket och Statistikcentralen skiljer sig från varandra, därför bör man notera uppgifternas källa när man studerar siffrorna.

På basen av olycksfallsanalysen kunde man konstatera, att trafiksäkerheten var något sämre i regionen än i genomsnitt i Finland. Enligt de studerade olycksfallsuppgifterna från Statistikcentralen inträffade det många år fler olyckor som ledde till personskador i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionen än i genomsnitt i Finland mellan åren 2003 - 2012. Skillnaderna i de genomsnittliga olycksfallssiffrorna var ändå inte markanta. Det totala antalet olyckor har hållits på samma nivå de senaste tio åren. Även mängden olyckor som lett till personskador har hållits i samma storleksklass. **(Bild 10)**

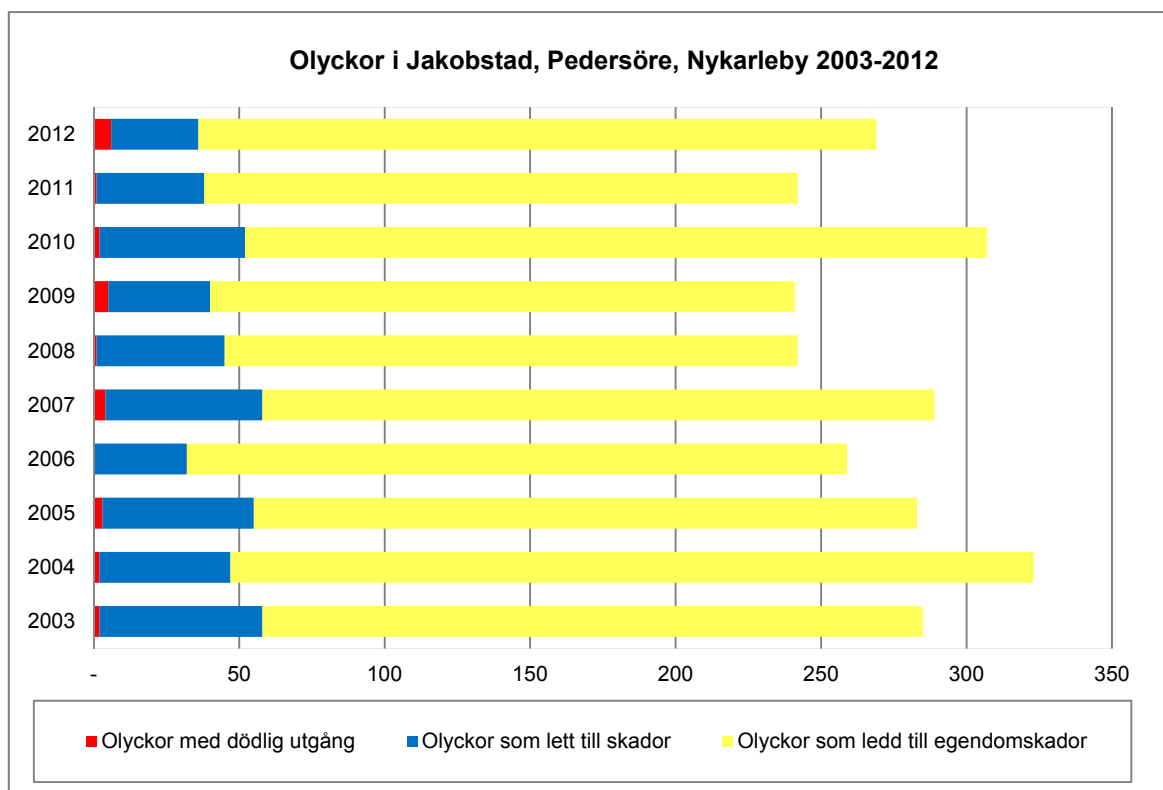


Bild 10. Olycksfall under åren 2003 – 2012 (Källa: Statistikcentralen)

Det fanns tydliga skillnader i antalet olyckor mellan regionens kommuner. Relaterat till invånarantal skedde det färre olyckor som lett till personskador i Pedersöre än i regionen och i Finland i genomsnitt. I Jakobstad och Nykarleby har antalet olyckor varierat från år till år, från att vara under landets genomsnitt till att vara över genomsnittet. (**Bild 11**)

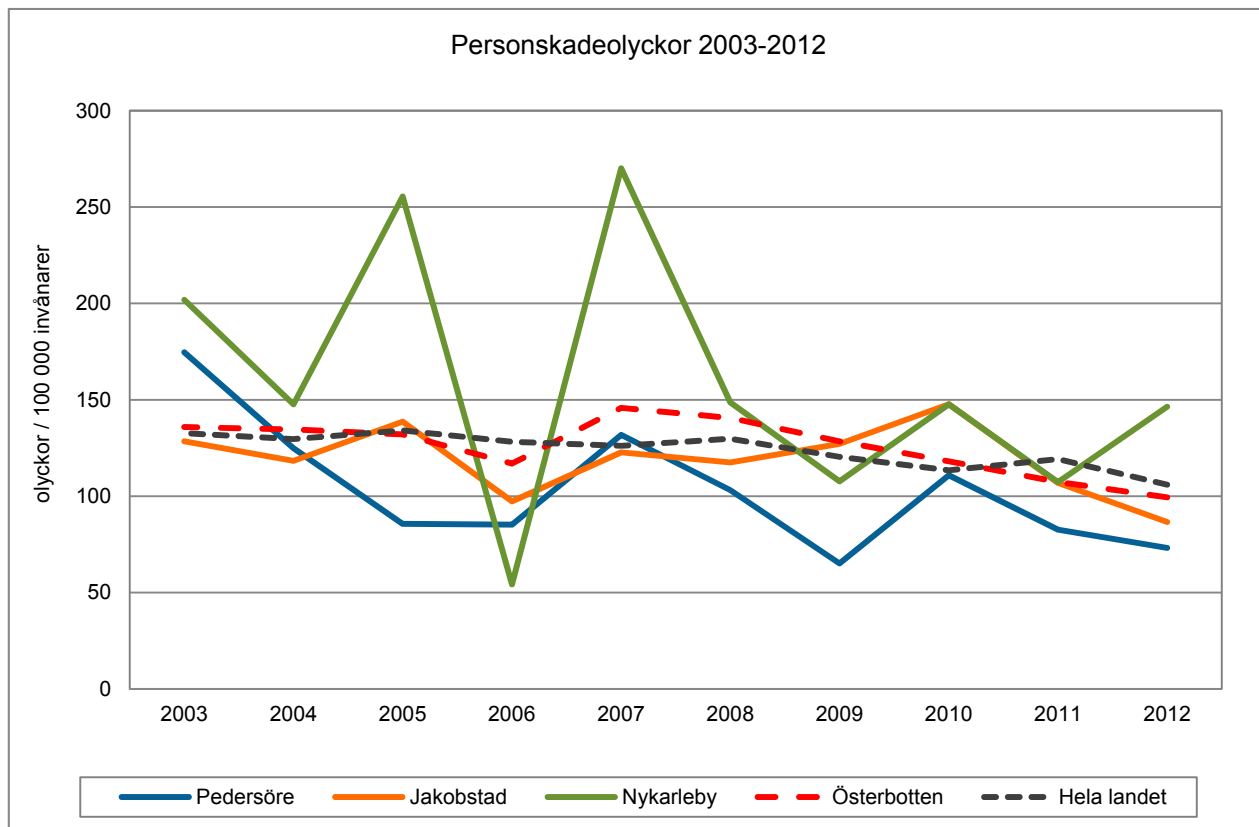


Bild 11. Olyckor som lett till personskador relaterat till invånarantal (Källa: Statistikcentralen)

När olycksfallsstatistiken studerades för olika färdmedel, observerades att det i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionen dog eller skadades fler mopedister i olyckor än i hela Finland i genomsnitt. Det skadades och dog lika många motorcyklister som i landet i genomsnitt, men för andra färdmedel var antalet döda och skadade mindre än i landets genomsnitt. (**Bild 12**)

Antalet inträffade mopedistolyckor mellan åren 2008 – 2012 var totalt 86 stycken, av vilka över hälften ledde till personskador. Fram till år 2011 ökade antalet olyckor. I samband med körkortsförnyelsen har antalet olyckor åren 2012 – 2013 minskat. Nästintill hälften av mopedolyckorna som lett till personskador inträffade mellan klockan 18 och 20. Det inträffade fler mopedolyckor på vardagar än på helgerna. En anmärkningsvärd del av olyckorna som ledde till personskador inträffade i korsningar.

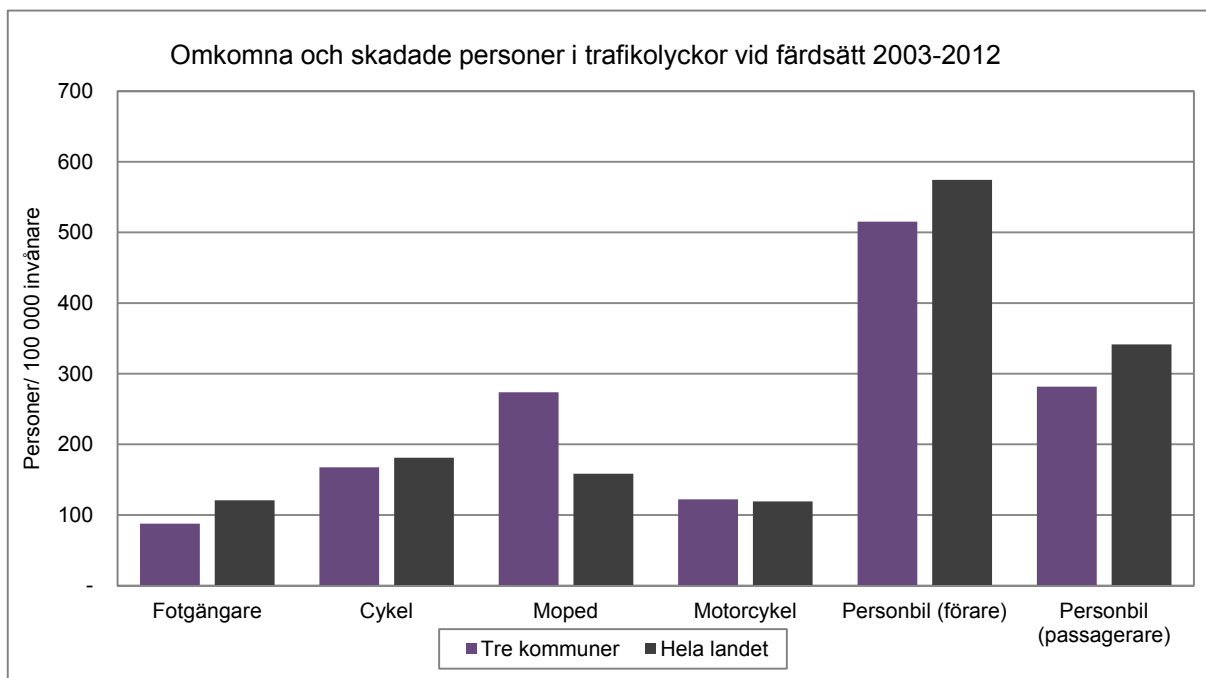


Bild 12. Antalet skadade och omkomna enligt färdmedel relaterat till invånarantal, antalet döda och skadade per år i medeltal per 100 000 invånare åren 2003 – 2012 (Källa: Statistikcentralen)

Enligt statistik för olika olycksklasser, var singelolyckor vanligast, under 2008 – 2012 skedde ungefär 295 singelolyckor, den näst vanligaste olycksklassen var korsningsolyckor av vilka det skedde 204 (**Bild 13**). Siffermässigt orsakades mest personskador av singelolyckor, totalt 53 olyckor ledde till skador eller dödsfall. Singelolyckorna orsakades i huvudsak av urspärning, vilket i allmänhet är den vanligaste olycksklassen. Allvarigare olyckor var fotgängarolyckorna, av dessa ledde den största delen till personskador. Även en stor del av cykel- och mopedolyckorna ledde till personskador.

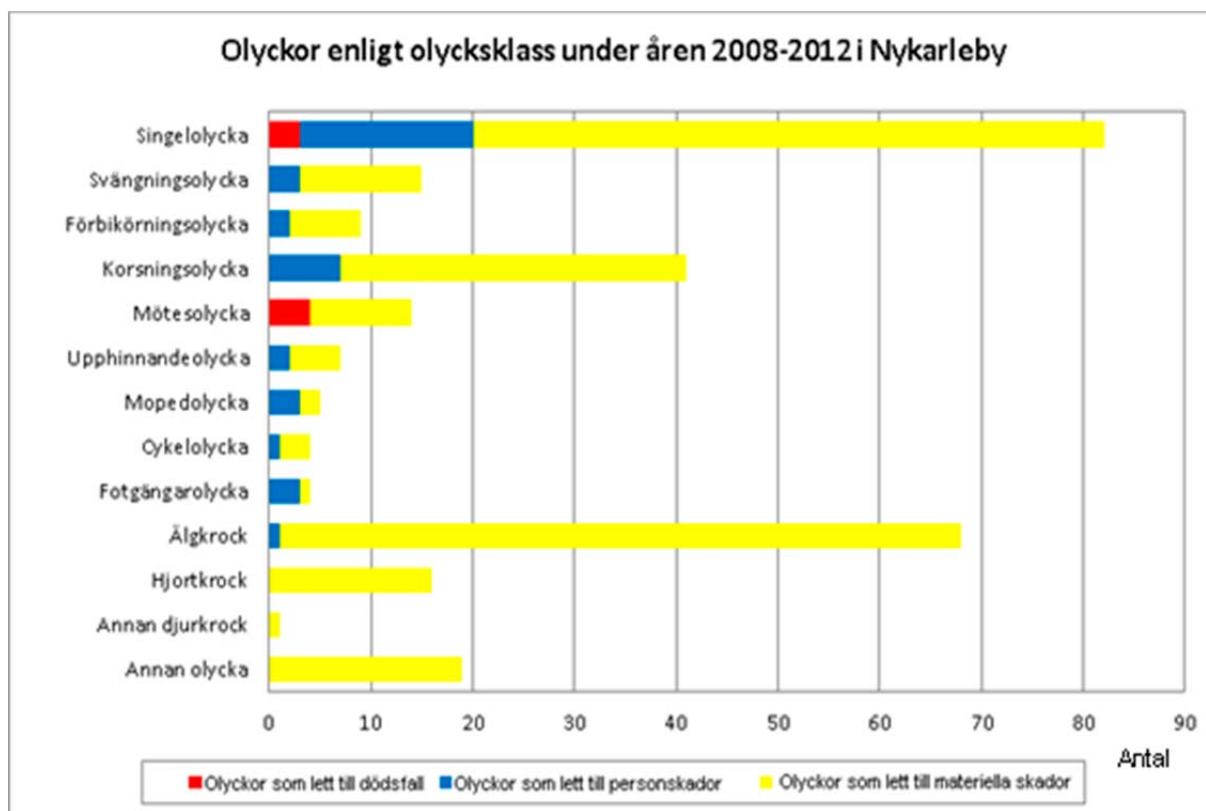


Bild 13. Olyckor som inträffat i Jakobstads-, Pedersöre och Nykarlebyregionen enligt olycksklass åren 2008-2012 (Källa: Trafikverket)



Enligt olycksstatistiken för olika åldersgrupper inträffade flest olyckor hos 18 – 20 åringar. Dessa åldersgrupper, unga vuxna som nyss fått körkort, är även i andra regioner vanligen i toppen av trafikolycksstatistiken, situationen är där med inte avvikande i denna region.

Utöver 18- åringarna sker det många olyckor som leder till personskador bland 15- och 16-åringar, vilket beror på den allt växande användningen av mopeder och skotrar. Åldersfördelningen bland personer som råkat ut för olyckor åren 2008 – 2012, och andelen personer som råkat ut för olyckor enligt åldersklass av samtliga personer som hamnat i olyckor, samt av varje åldersklass utgjorda andel av befolkningen år 2012 är framställda i bilderna invid (**Bilderna 14 och 15**).

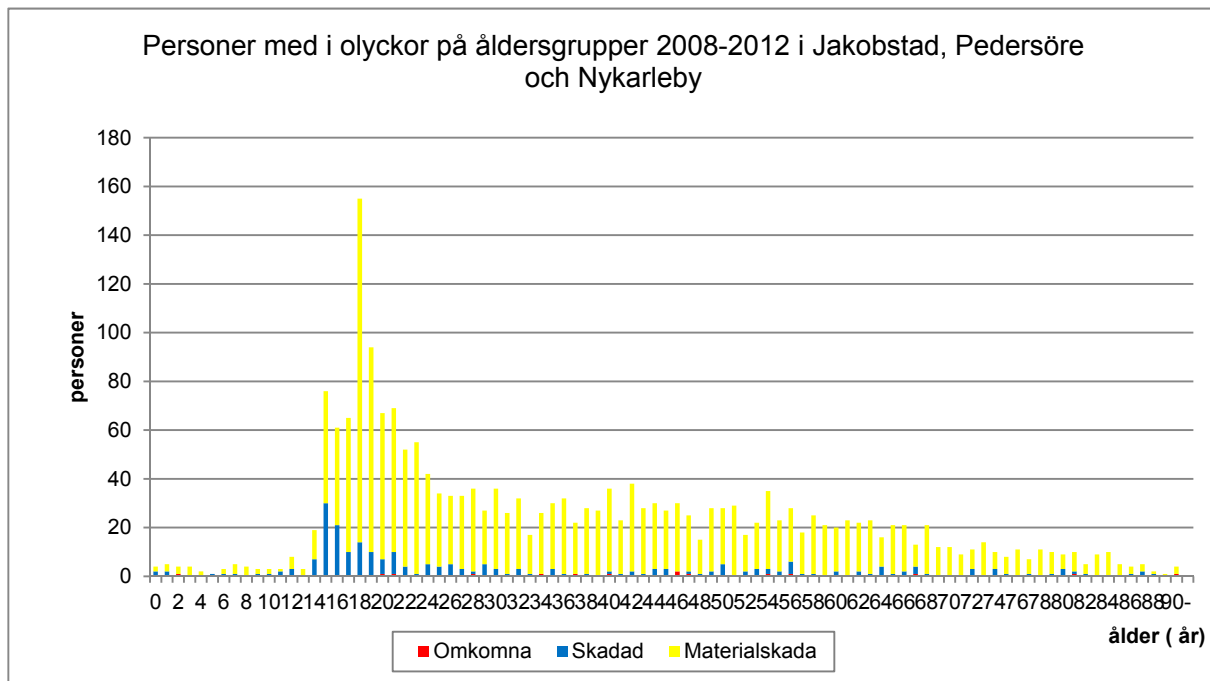


Bild 14. Åldersfördelningen av personer som råkat ut för olyckor i Jakobstadsregionen åren 2007-2011 (Källa: Trafikverket).

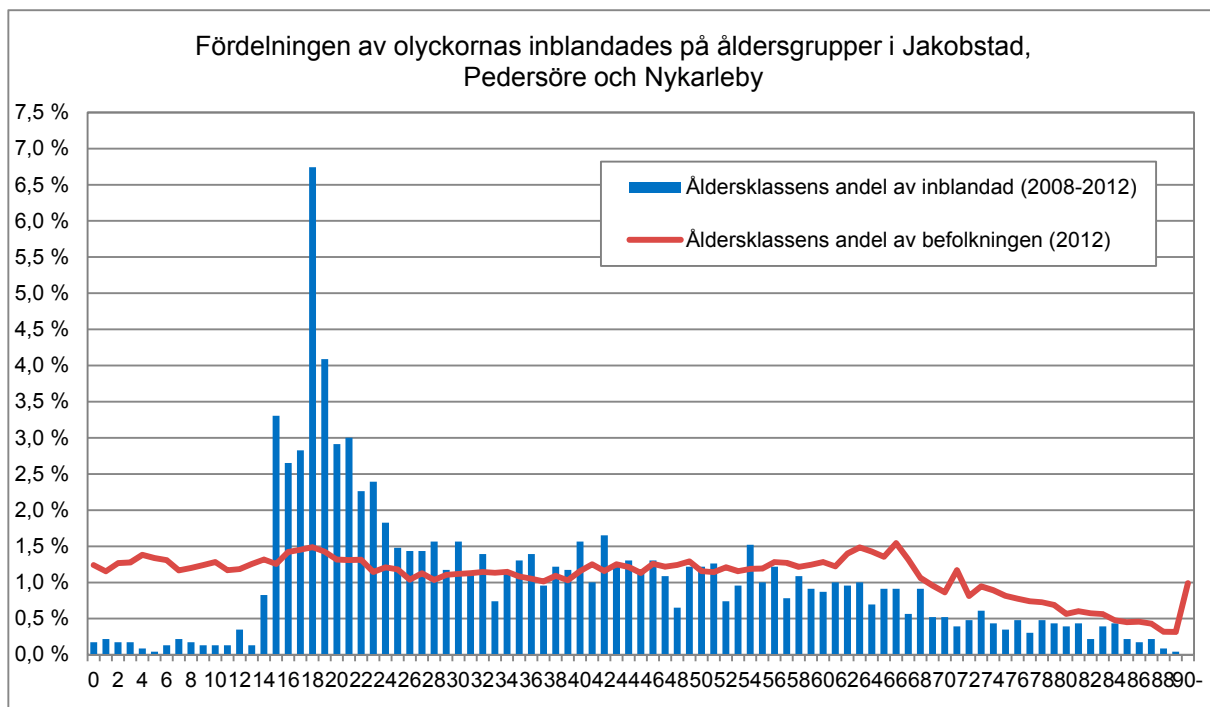


Bild 15. Åldersfördelningen för personer som råkat ut för trafikolyckor samt åldersklassens andel av befolkningen i regionen (Källa: Trafikverket, Statistikcentralen).

## Olyckskostnader

Olyckskostnaderna beskriver trafikolyckornas ekonomiska inverkan på riks- och kommunal nivå. I

olyckskostnaderna ingår både de av olyckan orsakade materiella skadorna och de icke materiella förlusterna som påverkat offrens välmående. Vägtrafikens olyckskostnader fastställs på basen av olyckornas enhetskostnader (Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010, Trafikverkets anvisningar 21/2010).

På basen av information från Statistikcentralens olycksstatistik (åren 2003 – 2012) och de förutnämnda enhetskostnaderna, orsakas det i medeltal kostnader på 22,1 miljoner euro årligen, av trafikolyckor som inträffat i Jakobstads-, Pedersöre och Nykarlebyregionen. Kommunens andel av olyckskostnaderna har uppskattats till cirka 15 – 20 % i olika slags olyckor. Den ifråga varande procentandelen baserar sig på en uppskattning, eftersom de verkliga kostnaderna inte kan räknas exakt. I olycksfall vars kostnader inte täcks av den obligatoriska trafikförsäkringen, kommer kommunen att stå för kostnader av sjukvård och rehabilitering. Dessa är t.ex. fall med alkohol inblandat och lätttrafikolyckor. En del av kostnaderna tillhörande försäkringsbolagen hamnar kommunerna att stå för när det finns osäkerhet gällande skyldighet. Därtill orsakas det kostnader för kommunen av räddningspådrag och röjningen av olycksplatsen.

I enlighet med detta, är Jakobstadsregionens kommuners andel av olyckskostnaderna årligen cirka 3,8 miljoner euro.

Tabell 1. Olyckskostnaderna.

	Olyckor med dödlig utgång	Personskade- olyckor	Egendoms- skadeolyckor	Sammanlagt under 10 års tid	Medeltal under 10 års tid	Kommun ens andel per år	Statens andel per år
	[M€] å 2367 000 €	[M€] å 351 000 €	[M€] å 2950 €	[M€]	[M€]	[M€] 15–20 %	[M€] 80–85 %
Jakobstad	16,6 €	79,3 €	4,1 €	100,0 €	10,0 €	2,0 €	8,0 €
Pedersöre	26,0 €	37,6 €	1,5 €	65,1 €	6,5 €	1,0 €	5,5 €
Nykarleby	18,9 €	35,8 €	1,2 €	55,9 €	5,6 €	0,8 €	4,8 €
Hela regionen sammanlagt	61,5 €	152,7 €	6,7 €	221,0 €	22,1 €	3,8 €	18,3 €

## Den upplevda trafiksäkerheten och trafikbeteendet

På basen av invånarenkäten i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionen ansåg svararna att trafiksäkerheten i kommunerna var rätt bra. På skalan 1 (väldigt dålig) – 5 (väldigt bra) medeltalet i regionen var 3,0. Endast en liten del av svararna ansåg att läget var väldigt bra, men nästan 10 % ansåg att läget var väldigt dåligt. Motsvarande betyg har till exempel varit

- Forssaregionen 3,4 (år 2012)
- Åboregionen 3,3 (år 2011)
- Nurmijärvi 2,9 (år 2010)
- Raseborg 3,0 (år 2010)
- Imatraregionen 3,6 (år 2010)
- Västra Åboland 2,8 (år 2009)
- Kimitoön 2,7 (år 2009)
- Ingå och Sjundeå 2,5 (år 2009)
- Hangö 2,6 (år 2008)

Av mobilitetsgrupperna upplevde invånarna att skoleleverna var överlägset mest otrygga i trafiken och av färdssätten cyklisterna och fotgängarna.

De mest använda skyddsutrustningarna i Jakobstads-, Pedersöre och Nykarlebyregionen var säkerhetsbälte och bilbarnstol i bilen samt användning av hjälm vid moped- eller motorcykelkörning (över 90 % använder alltid). (Bild 16). Enligt en förfrågningsundersökning som gjorts av Trafikskyddet år 2011 uppgav sig 92 % av svararna runt om i Finland att alltid använda säkerhetsbälte i framsätet, därmed är läget i regionen enligt förfrågan i samma klass som hela landet. I användningen av säkerhetsutrustning kan speciellt användningen av cykelhjälm och handsfree- apparater förbättras.

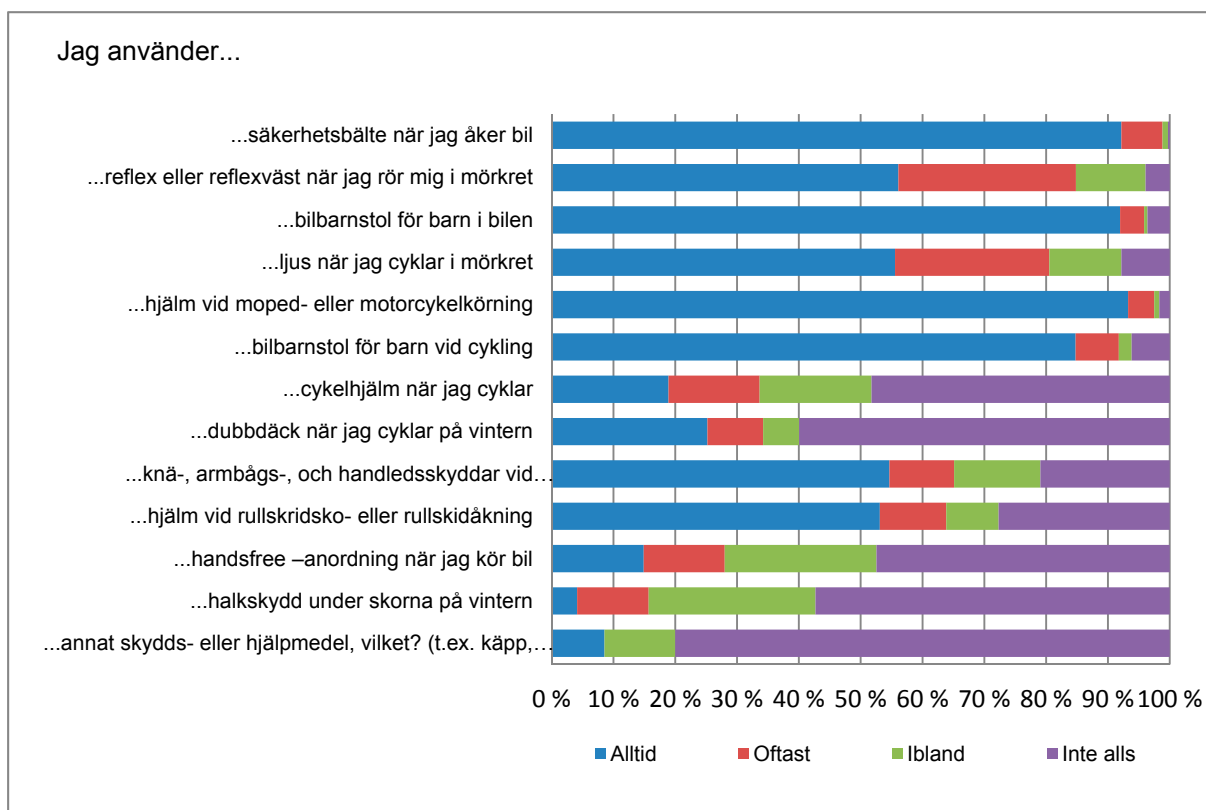


Bild 16. Användning av skyddsutrustning enligt invånarenkäten i Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby.

I invånarenkäten frågades om trafikföreteelser som invånarna dagligen upplever i trafiken. En av de vanligaste företeelserna ansågs vara talande i mobiltelefon under körning, vilket förekommer i Jakobstads-, Pedersöre och Nykarlebyregionen. Andra allmänt förekommande trafikföreteelser var för höga hastigheter, att inte använda blinkers, att inte hålla säkerhetsavstånd samt farliga omkörningar.

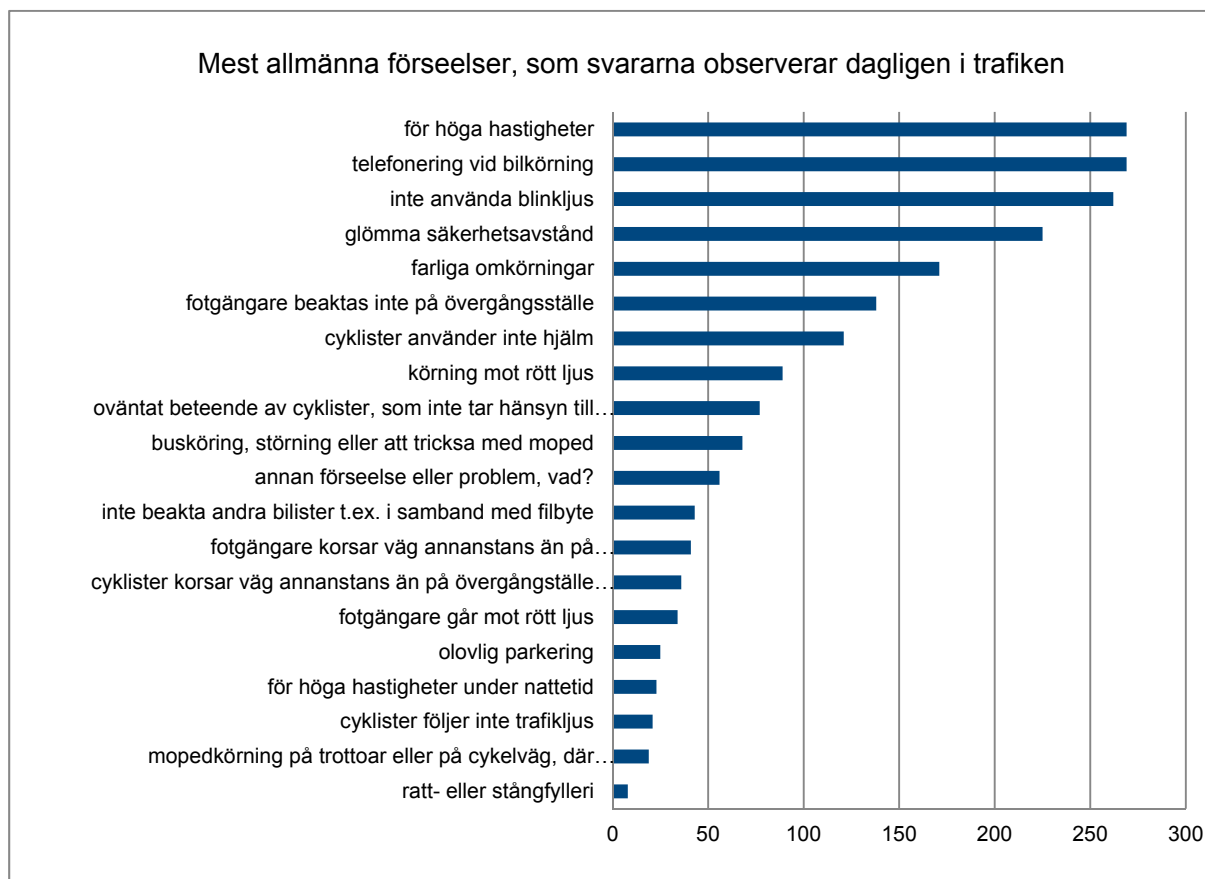


Bild 17. De vanligaste trafikföreteelserna som invånarna noterar dagligen i trafiken i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionen.

## 2.2 Trafiksäkerhetsläget i kommunen

### 2.2.1 Den föregående trafiksäkerhetsplanen i Nykarleby

Den föregående trafiksäkerhetsplanen i Nykarleby blev färdig år 2003. Målsättningen i planen var att minska antalet personskadeolyckor fram till år 2010 från det årliga medeltalet 12 till 6, samt minska antalet dödsfall i trafiken från det beräknade årliga antalet 0,8 till 0,2. Dessutom sattes funktionella mål, att förändra trafikbeteendet samt att förverkliga trafiksäkerhetsarbetet och åtgärdsplanen i enlighet med planen.

Åtgärdsplanen innehöll rikligt med olika åtgärder för förbättrandet av trafikmiljön. Åtgärderna prioriserades i tre olika klasser, den totala kostnaden för förverkligandet av åtgärdsplanen uppskattades till cirka 2,7 M€. Åtgärdernas inverkan har bedömts med olycksreduceringskoefficienter. På basen av beräkningar bedöms att 40 % av olycksreduceringen på allmänna vägar uppnås genom åtgärder. Den resterande delen av olycksreduceringsmålet uppnås genom trafiksäkerhetsarbete. I **bild 18** redovisas förverkligandet av åtgärder i tidigare trafiksäkerhetsplaner på basen av information erhållen av företrädare från Jakobstad, Pedersöre, Nykarleby och NTM-centralen. Av åtgärderna i trafiksäkerhetsplanen som Nykarleby stad ansvarar för har under hälften genomförts. Av de åtgärder i Nykarlebyområdet som NTM-centralen ansvarar för, har bara en fjärdedel genomförts i enlighet med åtgärdsplanen, dessutom har ungefär ett lika stort antal åtgärder genomförts som inte finns i åtgärdsplanen.

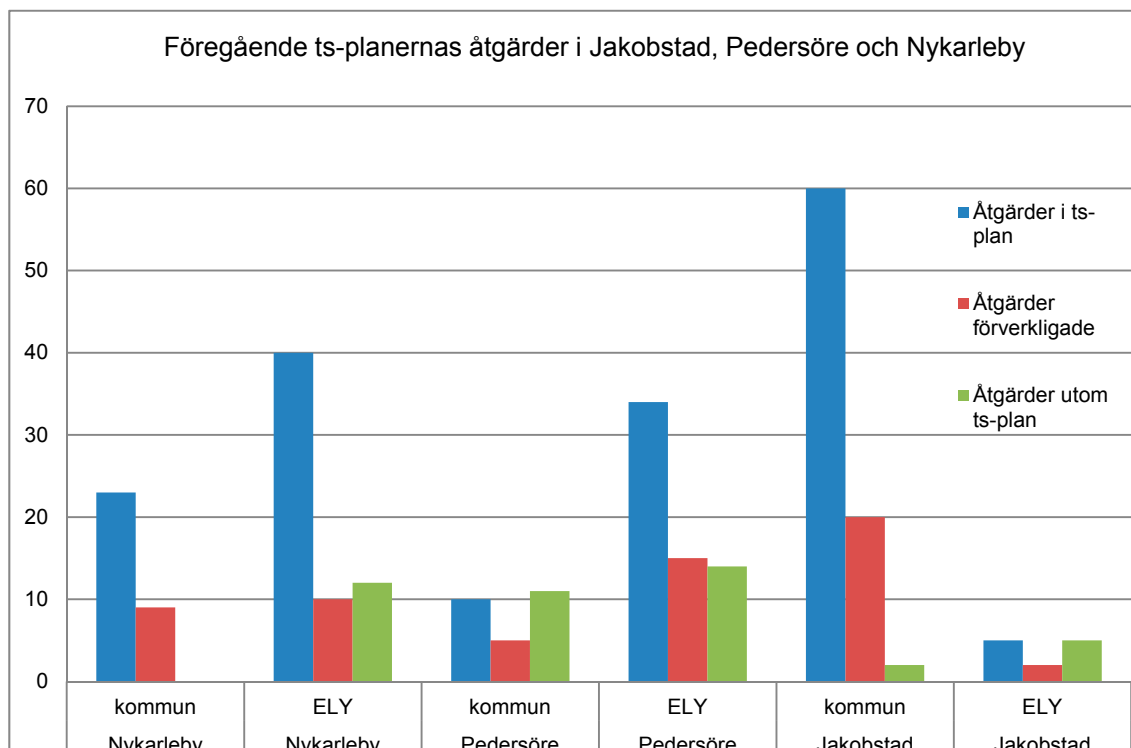


Bild 18. Åtgärder som förverkligats genom tidigare trafiksäkerhetsplaner i Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby

## 2.2.2 Utvecklingen inom trafikolyckor i Nykarleby

Under åren 2003 – 2012 inträffade totalt 620 trafikolyckor som kom till polisens kännedom (i medeltal 62 olyckor per år). Det inträffade totalt 118 olyckor som ledde till personskador (i medeltal 12 per år). Av olyckorna ledde 11 till dödsfall. (bild 19) Under den studerade tidsperioden har personskadeolyckornas antal varierat från år till år, men någon anmärkningsvärd minskning i antalet olyckor syns inte. Inte heller i antalet olyckor som lett till materiella skador syns någon minskning under den studerade perioden.

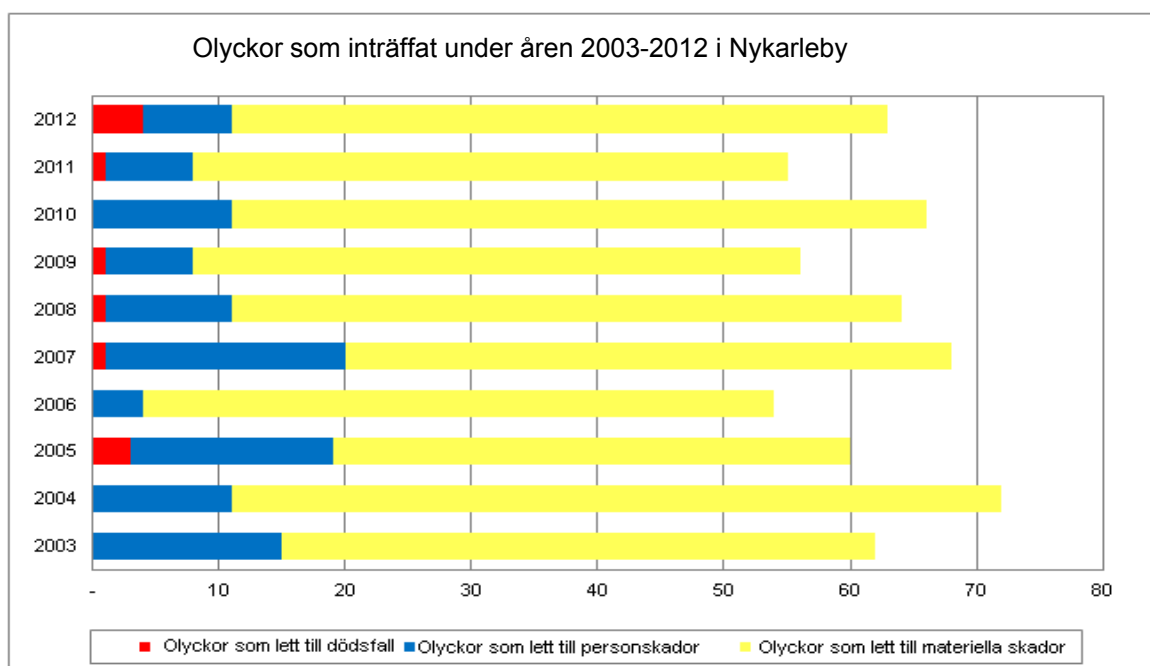


Bild 19. Olyckor som inträffat under åren 2003 – 2012 i Nykarleby (Statistikcentralen)



När antalet personer som råkat ut för trafikolyckor som kommit till polisens kännedom under åren 2003 – 2012 i Nykarleby studerades, framkommer det att 12 personer omkommit och 164 personer skadats. Antalet döda i trafikolyckor har varierat från år till år, men det årliga medeltalet har sjunkit något under den studerade tidsperioden (**bild 20**).

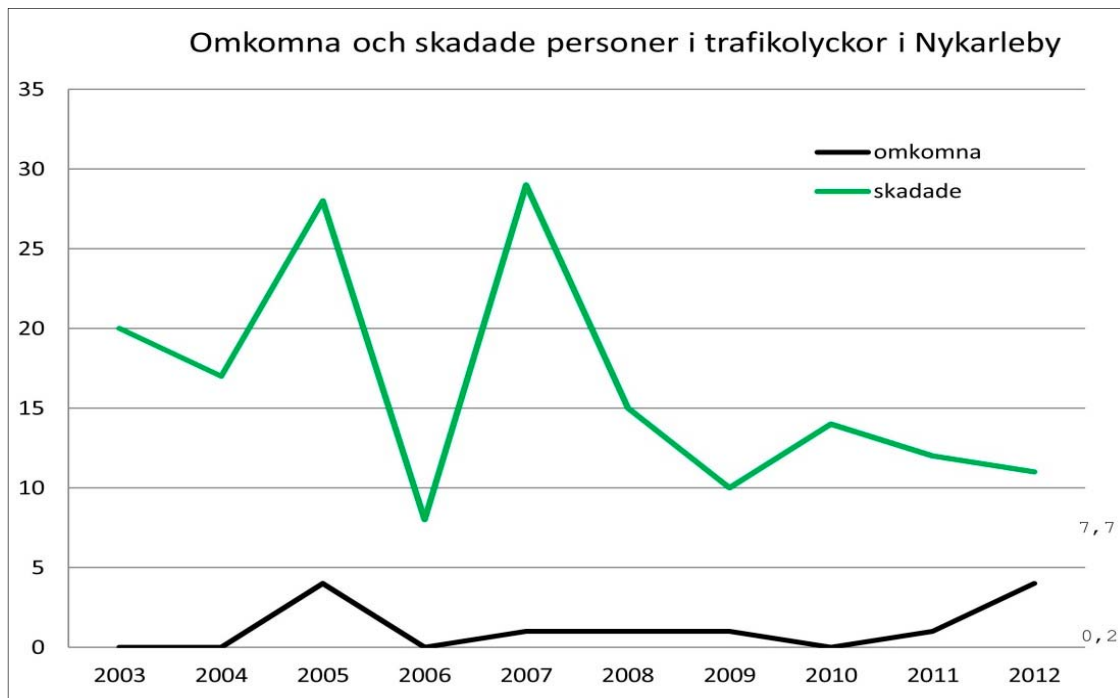


Bild 20. Antalet omkomna och skadade i trafikolyckor i Nykarleby under åren 2003 – 2012 (Källa: Statistikcentralen)

Genom att jämföra de inträffade olyckorna som lett till personskador med målsättningen i planen, studerades förverkligandet av den tidigare trafiksäkerhetsplanen. I jämförelsen användes grundinformationen till denna plan och personskadeolyckor som skett åren 2003 – 2012 enligt Statistikcentralen. Anmärkningsvärt är de stora årliga variationerna i antalet personskadeolyckor, vilket vittnar om hur slumpmässigt olyckorna inträffar. (**Bild 21**)

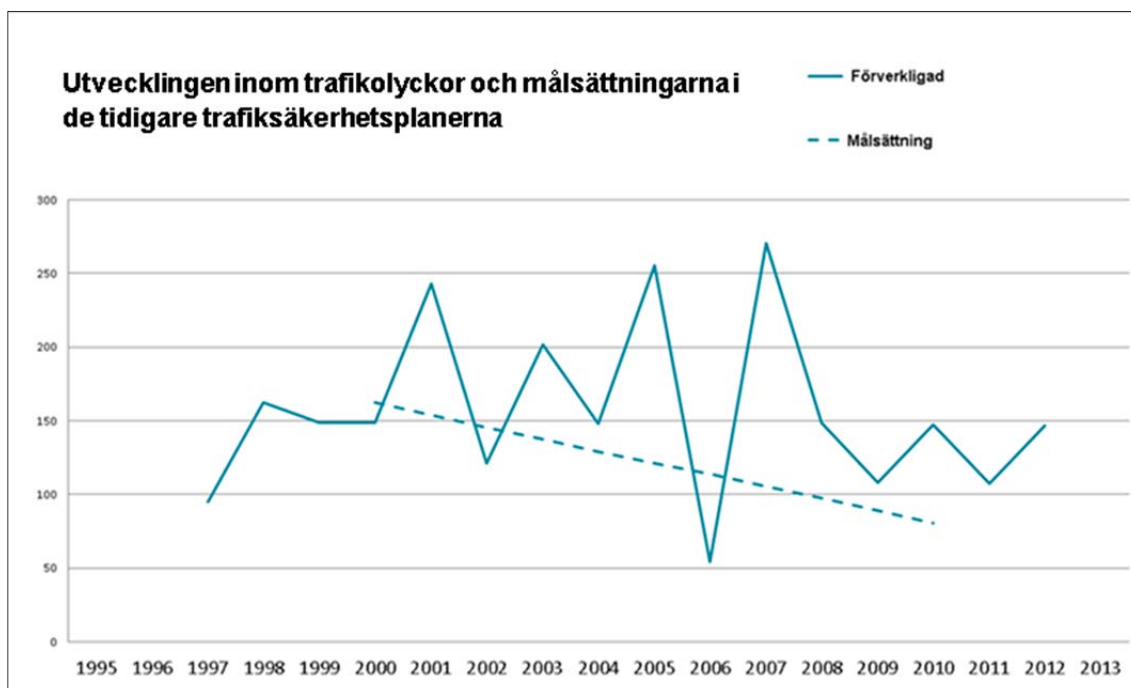


Bild 21. Utvecklingen inom personskadeolyckor och den föregående trafiksäkerhetsplanens målsättning (Källa: Statistikcentralen)

Enligt trafikverkets statistik inträffade det av olycksklasserna överlägset mest singelolyckor i Nykarleby under åren 2008-2012. Älgkrockar och korsningsolyckor var de näst vanligaste olycksklasserna. Mest personskador inträffade i singelolyckor och korsningsolyckor. Proportionellt sett inträffade flest personskador i moped-, fotgägar- och cyklistolyckor. Dödsfall inträffade endast i singelolyckor och frontalkrockar. (Bild 22)

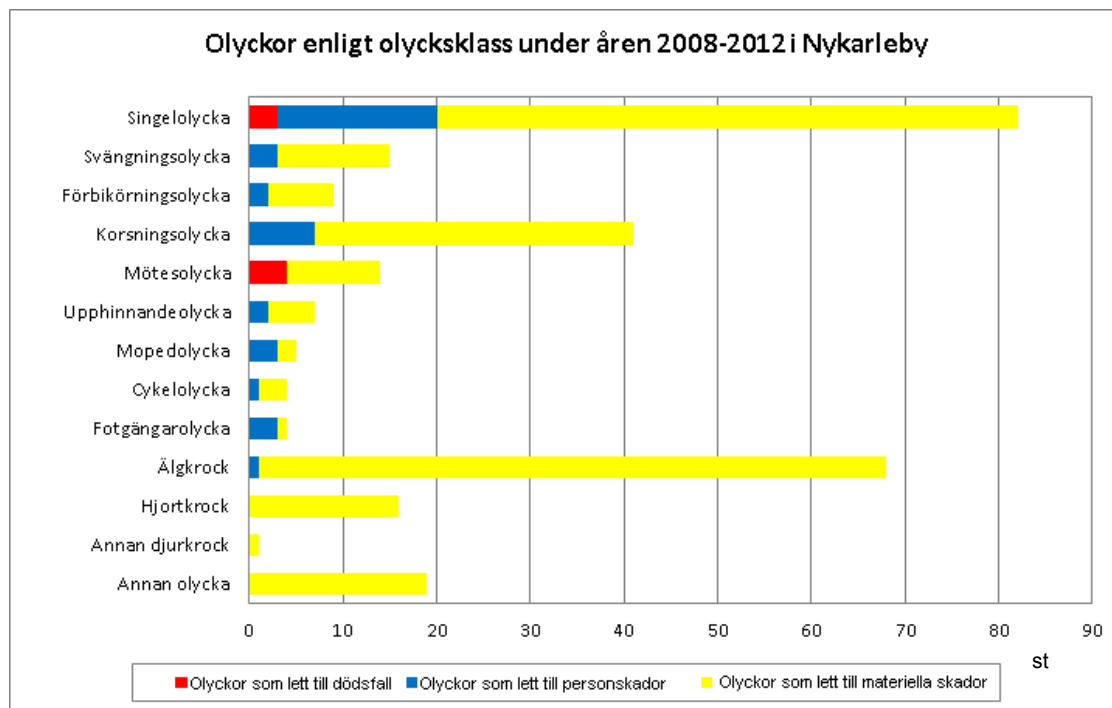


Bild 22. Olyckorna enligt olycksklass åren 2008-2012 i Nykarleby (Källa: Trafikverket).

På basen av Statistikcentralens olycksmaterial (2003 – 2012) och Tieliikenteen ajonkustannusten yksikköarvojen kustannukset 2010 (Trafikverkets anvisningar 21/2010) har trafikolyckorna som inträffat i Jakobstad årligen orsakat kostnader på i medeltal 10,0 miljoner euro. Kommunens andel av olyckskostnaderna har uppskattats till cirka 2,0 miljoner euro.

Tabell 2. Olyckskostnaderna i Nykarleby och i hela Jakobstadsregionen åren 2003 – 2012.

	Olyckor med dödlig utgång	Personskadeolyckor	Egendoms-skadeolyckor	Sammanlagt under 10 års tid	Medeltal under 10 års tid	Kommunens andel per år	Statens andel per år
	[M€] å 2367 000 €	[M€] å 351 000 €	[M€] å 2950 €	[M€]	[M€]	[M€] 15–20 %	[M€] 80–85 %
Nykarleby	18,9 €	35,8 €	1,2 €	55,9 €	5,6 €	0,8 €	4,8€
Hela regionen sammanlagt	61,5 €	152,7 €	6,7 €	221,0 €	22,1 €	3,8 €	18,3 €

# 3 Målsättning

## 3.1 Trafiksäkerhetsarbetets riksomfattande och regionala mål

### 3.1.1 Riksomfattande vision och mål

Trafiksäkerhetsarbetet i Finland styrs av den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen. I den år 2012 färdigställda planen "Tavoitteet todeksi – Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014" har man framställt vägtrafikens säkerhetsvision:

**Vägtrafiksystemet bör planeras så, att ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken**

I planen har man även framställt vägtrafikens säkerhetsmål:

**Fortgående förbättring av trafiksäkerheten, så att antalet dödsfall i trafiken halveras och antalet personskador minskas med en fjärdedel fram till år 2020 (från nivån 2010).**

Planen "Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014" förverkligar i samma anda med säkerhetsvisionen den fortgående positiva utvecklingen av trafiksäkerheten. Målsättningen i EU kommissionens trafiksäkerhetsprogram för år 2011 – 2020, att fram till år 2020 halvera antalet dödsfall i trafiken försöker man uppnå genom att strama åt trafiksäkerhetsmålen och effektivisera åtgärderna i Finland. Målsättningen med trafiksäkerhetsarbetet är ett fortgående förbättrande av trafiksäkerheten så, att antalet döda i trafiken år 2020 är högst 136 och antalet skadade högst 5750.

För att uppnå de målsättningar man satt upp i den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen har man delat in målsättningarna i fyra tyngdpunktsområden och i dess delmål enligt följande:

#### Körskick

- Minska rattfylleri
- Bedömning av körskick
- Minskande av körning när man är trött

#### Trafikbeteende

- Följa hastighetsbegränsningar och använda säkerhetsutrustning
- Inverka på ungas trafikbeteende

#### Utvecklandet av trafiksäkerheten i tätorter

- Lugnande av tätortstrafiken

#### Förbättrandet av tryggheten på landsvägar

- Förebyggande av dödsfall på huvudvägarna

### 3.1.2 Regionala mål

#### Området för Södra Österbottens NTM- central

Trafiksäkerhetsplanen i området för Södra Österbottens NTM- central färdigställdes år 2012. Planen omfattar områdets tre landskap: Södra Österbotten, Mellersta Österbotten samt Österbotten. Planen utarbetades i enlighet med den riksomfattande trafiksäkerhetsplanens vision "Ingen behöver dö eller skadas allvarligt i trafiken". I området för Södra Österbottens NTM- central fastställde man fyra huvudpunkter för att uppnå visionen:

- aktivt och koordinerat trafiksäkerhetsarbete
- minskandet av riskbeteende i trafiken
- ökandet av andelen hållbara fortskaffningssätt i trafiken
- trygghetsaspekten och -målsättningarna i trafiken bör styra utvecklingen av trafiksystemet

#### Österbottens landskap

För Österbottens landskap definierades regionala mål, speciellt betonades förbättrandet av mopedtrafikens säkerhet, förebyggandet av trafikolyckor i områden med hastighetsbegränsning 40 km/h, ökandet av användningen av skyddsutrustning samt samordning av kollektivtrafiken i regionen.

Reduceringsmålet för trafikolyckor är i enlighet med den riksomfattande målsättningen att halvera antalet dödsolyckor i trafiken samt att minska antalet skadade med en fjärdedel från nivån år 2010. Enligt målsättningen är det årliga antalet dödsfall i trafiken högst 15 och antalet skadade högst 506 fram tills år 2020 i området för Södra Österbottens NTM-central. De motsvarande siffrorna för Österbotten är 4 döda och 183 skadade per år fram till år 2020.

Österbottens trafiksystemsplan blev färdig i maj 2013. En av trafiksystemplanens åtgärder var att förbättra arbets- och skolvägarnas förbindelser och deras säkerhet för cyklister och fotgängare, samt regelbunden uppdatering av de regionala trafiksäkerhetsplanerna.

#### Jakobstadsregionen

I samband med uppdateringen av denna trafiksäkerhetsplan sattes mål för minskandet av antalet döda och skadade i trafiken kommunvis för Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby. För regionen sattes dessutom gemensamma kvalitativa mål med betoning på trafiksäkerhetsarbetet och skapandet av en åtgärdsplan. Man valde att betona dessa delområden på basen av resultat från olycksanalys, invånarenkäten och expertintervjuer samt genom förberedda frågor för definitionen av cykelvägnätets och gatornas underhållsklass.

Speciellt i Jakobstadsregionen är målet att främja cyklandet som ett fortskaffningssätt i enlighet med en hållbar utveckling, man vill göra förhållandena för cyklister och fotgängare mer smidiga och trygga och öka användningen av cykelhjälm. Man vill förbättra säkerheten för mopedister genom fysiska åtgärder, samt genom trafiksäkerhetsarbete genom unga. Man vill inverka på trafikbeteendet i hela regionen och förbättra trafikulturen genom att styra den mot en tryggare riktning.

### 3.1.3 Kommunens trafiksäkerhetsmål

För Nykarleby stad sattes ett kvantitativt mål för reduceringen av trafikolyckor fram till år 2025. Reduceringsmålet bestämdes på basen av målet för Österbottens landskap genom att relatera reduceringsmålet för antalet döda och skadade i trafikolyckor till stadens invånarantal. Antalet skadade i trafikolyckor borde minskas från det årliga medeltalet under åren 2003-2012 (11 skadade/år) till 5 skadade per år fram tills år 2025. Antalet döda i trafikolyckor borde enligt beräkningar minskas från det årliga antalet 2,0 till 0,1, vilket i praktiken motsvarar ett dödsoffer under tio års tid. **(bild 23)**

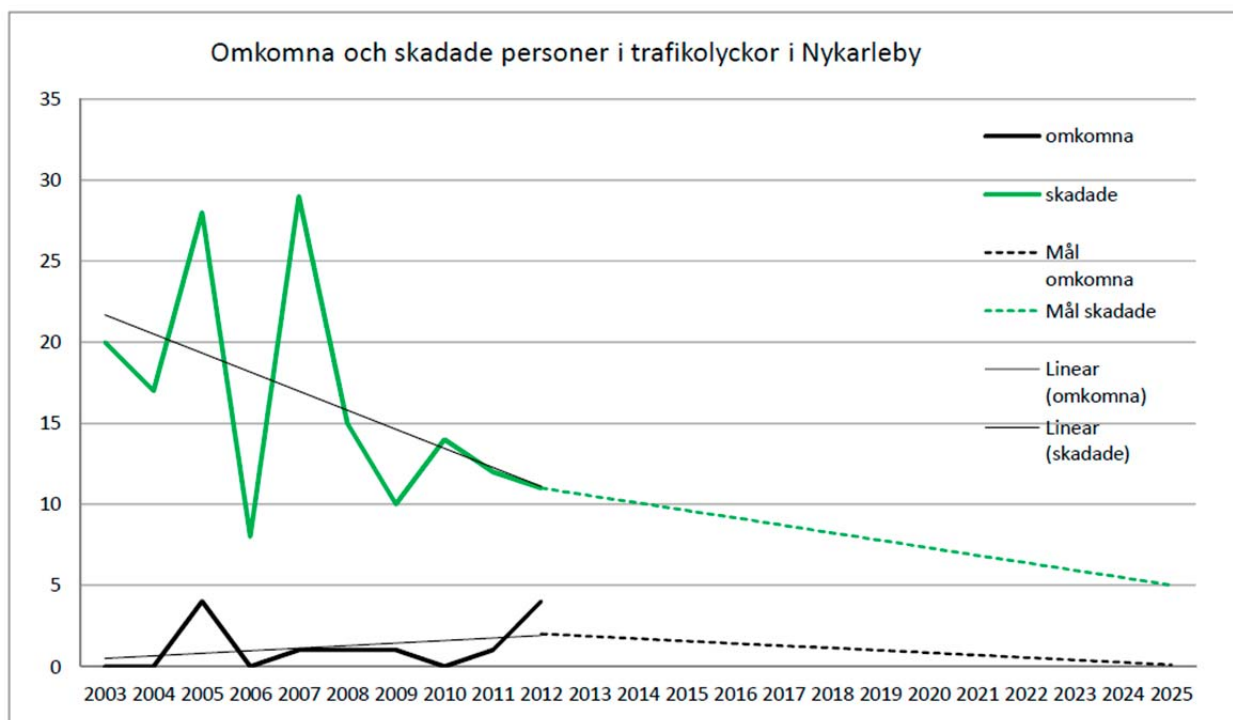


Bild 23. Reduceringsmålet för antalet omkomna och skadade i trafikolyckor i Nykarleby

## 3.2 Utveckling av cykelvägnätet i Nykarleby

På basen av invånarenkäten och terrängbesök har ett målvägnät för cykelvägar framtagits (**bilaga 1**). Målvägnätet fungerar som ett redskap för planering och underhåll av högklassiga cykelvägar samt som ett hjälpmedel för hållbar planering av stadens markanvändning. Stadens centrala funktioner förenas med målvägnätets snabba och högklassiga huvud- och regionrutter, samtidigt uppmuntras människorna att cykla mera och året runt. Utöver huvud- och regionrutterna har kompletterande rutter föreslagits, vars förverkligande inte är brådskande, förtätningen av cykelvägnätet är redan kostnadseffektivt genom förlängning och förening av befintliga cykelvägar. Vid anläggning av nya rutter, bör det beaktas, att antalet cykelvägar inte kompenserar vägnas kvalitet.

Vid noggrannare planering bör vikt fästas vid rätt val av cykelvägstyp. Det är ändamålsenligt att huvuddelen av rutterna som byggs är kombinerade gång- och cykelvägar. På dessa rutter är antalet fotgängare och cyklister inte stort ens i målsättningssituationen. På rikligt trafikerade huvud- och regionrutter i närheten av centrum kan andra lösningar övervägas. Där är antalet fotgängare i allmänhet så stort, att det finns skäl att separera cyklisterna och fotgängarna till exempel genom anläggandet av skilda enkel-, eller dubbelriktade cykelvägar eller cykelfiler.

Målvägnätet för cykelvägar samt kompletteringsbehoven ingår i trafiksäkerhetsplanens åtgärdsprogram, där redovisas även prioriteringsordningen och anläggningskostnaderna. Målvägnätet innehåller även planskilda trafiksystem som krävs för skapandet av trygg trafik.

## 3.3 Gatornas underhållsklass

En ny underhållsklassificering av gatorna där man tar hänsyn till trafiksäkerheten har utarbetats. Den nya underhållsklassificeringen baserar sig på en uppskattning av trafiksäkerhetens nuläge, där man använt sig av bl.a. olycksfallsstatistik. Underhållsklassen har begränsats till åtgärder gällande vinterunderhåll, så som plogning, bekämpning av halka samt sänkning eller borttagning av snövallar. Underhållet (i detta fall vinterunderhåll) har betydelse för trafiksäkerheten, även om man inte kan beräkna dess inverkan på reduktionen av trafikolyckor. I

invånarenkäten lyftes även gatornas underhåll och kvalitet fram som en av de viktigaste utvecklingspunkterna i trafikmiljön. Av svararna i invånarenkäten uppgav till och med 60 % att de under det senaste året har halkat eller fallit till fots eller med cykel. Halkolyckor ingår inte i allmänhet i olycksstatistiken, men de ökar kommunens sjukvårdskostnader.

De nuvarande kraven för underhållet av gator i Jakobstad grundar sig bara på borttagning av snön. Vägarna som plogas är uppdelade i två klasser. Plogningen påbörjas på gång- och cykelvägar när snötäcket är 3-4 cm tjockt. Annanstans påbörjas plogningen när snötäcket är 5 cm tjockt. Vid fuktigt väder, om det finns risk för väderomslag och det kan bildas packad snö på vägen, kan plogningen påbörjas tidigare. För förebyggandet av halka finns inga motsvarande anvisningar. Den nuvarande klassificeringen med prioritet på plogningen av gång- och cykelvägar är ändamålsenlig sett ur säkerhetssynvinkel och den fungerar vid prioritering av plogning och förebyggande av halka. Det bör inte uppstå en situation där bilvägen är plogad före gång- eller cykelvägen uppstår, då är det speciellt lockande för cyklister och fotgängare att flytta sig till bilvägen och färdas på den. Sett ur vinterunderhållets synvinkel borde gator och privata vägar delas in i tre klasser, enligt **tabell 3**.

Tabell 3. Gatornas underhållsklasser i Nykarleby

<b>Klass I</b>	<b>Klass II</b>	<b>Klass III</b>
Trottoarer och cykelvägar	Belagda gator utanför centrumområdet	Grusbelagda gator
Skolors- och andra större arbetsplatsers gårdsområden	Belagda gårdsområden utanför centrumområdet	Grusbelagda privatvägar
Gator i centrum		

I den nya underhållsklassificeringen har man på basen av trafiksäkerheten satt gränser för det maximala snödjupet för olika underhållsklasser på så sätt, att man kan tillåta mer torr lössnö, men mindre snösörja och blidsnö. I de olika klasserna fastslår man även en tidsgräns, enligt vilken gatorna bör vara plogade efter att snöfallet slutat. Vid förebyggandet av halka (sandning eller borttagning av hårt packad snö och is) påbörjas arbetet enligt vägytans egenskaper, efter en viss tid i olika underhållsklasser. Till en början avgörs vägens yta genom sinnesmässig observation, men i fortsättningen rekommenderas att instrument för friktionsmätning tas i bruk. På så sätt kan man utföra de förebyggande åtgärderna lägligt enligt verkligt behov och prioritetsordningen avgörs inte bara på basen av t.ex. att invånare tar kontakt.

Förutom plogning och förebyggande av halka, mäts snövallarnas höjd under snörika vintrar i alla underhållsklasser, snö tas bort eller flyttas, för att inte skymma sikten när vallarnas höjd överstiger 70 cm. Under vårvintern flyttas eller körs snövallarna bort för att inte hindra smältvattnet att rinna från körbanan till sidodiken.

Tabell 4. Kvalitetskrav för vinterunderhåll av gatornas olika underhållsklasser

	Plogning (maksimalt snötäcke och åtgärdstid)			Förebyggande av halka (åtgärdstid efter underskriden friktionsgrad)		
	Torr lössnö	slask/blidsnö	plogad efter att snöfallet slutat	Blöt is (0...0,14)	Isig (0,15–0,29)	Packad snö/is (0,2-0,24)
<b>Klass I</b>	4 cm	2 cm	2 h	1 h	2 h	4 h
<b>Klass II</b>	6 cm	3 cm	4 h	1 h	4 h	6 h
<b>Klass III</b>	7 cm	3 cm	6 h	2 h	6 h	8 h

# 4 Åtgärder

## 4.1 Främjandet av trygg mobilitet

### Trafikmiljö som möjliggör trygg mobilitet

För Jakobstadsregionen utarbetades en åtgärdsplan, vars uppgift är att förbättra säkerheten i trafiken för olika färdssätt. Problemobjekt för trafiksäkerheten kartlagdes på basen av tidigare planer, olycksanalyser, invånarförfrågan, expertintervjuer och workshopar samt på basen av terrängbesök gjorda av planeraren. Med hjälp av terrängbesök och annat utgångsmaterial bestämdes åtgärdsförslag för problemobjekt. Man har lagt tyngpunkten på åtgärder som kan genomföras snabbt och är kostnadseffektiva. Åtgärdsförslagen beaktas som de mest genomförbara sätten för förbättrad trafiksäkerhet. Flera objekt kräver noggrannare studier och planering före den slutliga åtgärden kan beslutas.

### Utveckling av förutsättningar för fotgängare och cyklister

Enligt resultat från invånarenkäten finns det potential att öka gång- och cykeltrafiken, eftersom det görs mycket korta resor i Jakobstadsregionen. Det finns goda förutsättningar för främjandet av fotgängartrafik när avståndet är några kilometer, för cykeltrafik är motsvarande avstånd högst 10 kilometer.

Det krävs olika medel för främjandet av gång- och cykeltrafik, så som information, evenemang och kampanjer. För ökandet av dessa färdssätt förutsätts ett tryggt gång- och cykelvägnät samt för cyklandets del tillräckligt med parkeringsställen för cyklar både hemma och vid arbetsplatsen och i områden där man utför ärenden. Att ändra på färdmedelsfördelningen utan att genomföra fysiska åtgärder i trafikmiljön kan försämra trafiksäkerheten. Styrningen av markanvändningen har en viktig roll i utvecklandet av gång- och cykelvägnätet i kommunerna.

Eftersom det finns potential att öka cyklandet i Jakobstadsregionen, har man i planarbetet sammanfattat en granskning av det befintliga cykelvägnätet och dess utvecklingsbehov både regionalt och kommunvis. Därtill föreslås NTM- centralen och kommunerna genom samarbete utarbeta en utvecklingsplan- eller strategi för hela Jakobstadsregionen angående fotgängare och cyklister, där främjandet av dessa färdssätt kan granskas på ett strategiskt plan med hänsyn till olika synpunkter.

Södra Österbottens NTM-central förverkligar planer för lätt trafikleder i den omfattning som finansieringen möjliggör. Det finns en stor mängd planer i hela NTM-centralens verksamhetsområde, därför har en behovsutredning gjorts år 2010, där objekten är numrerade i prioritetsordning.

### Utveckling av förutsättningar för trygg mopedkörning

Antalet mopeder och skotrar har ökat betydligt under de senaste åren, samtidigt har antalet olyckor som lett till personskador ökat i dessa fordonsgupper. Man försöker inverka på mopedkörningens säkerhet speciellt genom trafikfostran- bildnings och informationsarbete, men man bör också fästa uppmärksamhet vid trafikmiljön. I Trafikverkets anvisning om mopedens plats i trafikmiljön som blev färdig år 2013, har man gjort en tydligare riktlinje om att mopedens plats är på körbanan, speciellt i tätorter. Anvisningen understöds av att antalet mopedolyckor reducerats i regioner där man minskat på tillåtet av mopedtrafik på cykelvägar.

Enligt Trafikverkets anvisningar ska mopedens plats i trafiken i olika planeringslösningar bestämmas på basen av bland annat hastighetsbegränsningen och miljön (tätort/utanför tätort). I vidstående bild redovisas kortfattat grunderna för tillåtande av mopedkörning på cykelvägar i tätorter samt utanför tätorter. I anvisningen har man även redovisat principerna för markeringen av mopedleder. För förbättrandet av säkerheten, är det viktigt att notera ställen där mopedleden flyttas från cykelväg till körbana.








Hastighetsbegränsning	Miljö	Mopedens plats
≤ 50 km/h		I huvudsak på körbanan På cykelväg endast om specialvillkor 1 uppfylls
60 km/h		I allmänhet på körbanan På cykelväg endast om specialvillkor 1 och 2a uppfylls
≤ 60 km/h		I allmänhet på körbanan På cykelväg endast om specialvillkor 1 och 3 uppfylls
70 – 80 km/h		I allmänhet på körbanan På cykelväg endast om specialvillkor 1, 2b och 3 uppfylls
> 80 km/h		Alltid på cykelväg
<b>Specialvillkor</b>  1) En kort sträcka vid riks- och stamvägskorsningar, om en tydlig och säker förbindelse för mopedister kan organiseras till en cykelvägsunderfart under riks- eller stamvägen samt en tydlig och säker förflyttning bort från cykelvägen efter underfarten.  2a) Vägen har mycket tung trafik, vägrenen är smal och cykelvägen har få användare (sammanlagt under 500 fotgängare och cyklister per dygn). Om det finns flera rondeller efter varandra på vägavsnittet, rekommenderas att mopeden hålls på körbanan.  2b) Vägen har mycket tung trafik, vägrenen är smal och cykelvägen har få användare (sammanlagt under 300 fotgängare och cyklister per dygn).  3) Cykelväg längs riks- och stamväg		

Bild 24. Separering av mopedtrafik från annan motorfordonstrafik (Källa: "Mopon paikka liikenneympäristössä", Trafikverkets direktiv 1/2013)

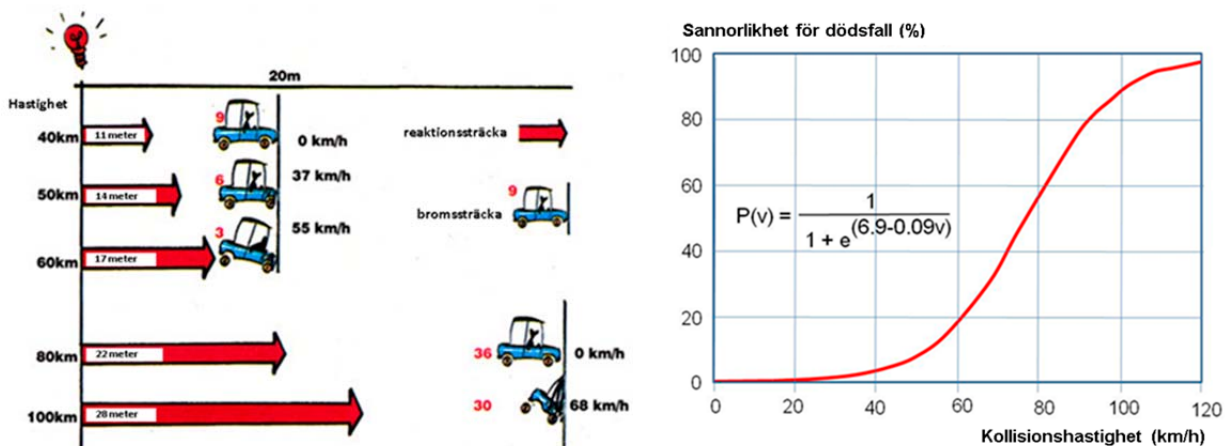
Enligt trafikverkets anvisning borde beslut och planer angående mopedens plats i trafiken göras på regional nivå, så att både kommunernas och statens gång- och cykelvägar beaktas i planeringen. På så vis erhålls sammanhängande lösningar som följer samma logik oberoende av väghållare. Då kan även informationen samordnas gemensamt för regionen. I Jakobstadsregionen utarbetas som bäst en mopedledsutredning, enligt Trafikverkets nya direktiv om mopedens plats i trafikmiljön. Utredningen är en bra fortsättning på trafiksäkerhetssamarbetet som påbörjats i denna plan mellan kommunerna och NTM-centralen samt mellan olika intressegrupper. I mopedutredningen vore det bra att utnyttja trafiksäkerhetsgrupperna som nyss påbörjat arbetet i kommunerna och samtidigt aktivera dem med i arbetet.

## Översyn av hastighetsbegränsningssystemet

En av de viktigaste faktorerna vid förbättrandet av säkerheten i trafikmiljön är rätt hastighetsbegränsningssystem. Avsikten med hastighetsbegränsningarna är att skapa säker och flexibel mobilitet. Hastighetsbegränsningarna minskar olycksrisken och antalet trafikolyckor, lindrar olyckornas konsekvenser, utjämnar trafikflödets hastighetsspridning, förbättrar säkerheten för riskgrupper i trafiken samt minskar miljöskador orsakade av trafiken, så som buller och utsläpp. Hastighetsbegränsningar på landsvägar bestäms av NTM-centralerna och gatuvägnätets av kommunen. På privata vägar bestäms hastighetsbegränsningen av väghållaren (t.ex. väglag) efter erhållet tillstånd av kommunen.

Fordonens hastighet har en betydande roll för säkerheten och trygghetskänslan hos fotgängare, cyklister och bosättning längs vägen. För fordonets förare är det däremot viktigt att veta vilken hastighet som är den rätta och säkra i förhållande till situationen och platsen. Till exempel, hastighetsbegränsningen 50 km/h vittnar om en helt annan trafikmiljö än den vid landsvägens begränsning på 100 km/h.

När bilens hastighet ökar dubbelt förlängs bromssträckan fyrdubbelt, även en liten hastighetsökning förlänger bromssträckan och ökar därmed kollisionshastigheten (**bild 25**). Enligt en finsk undersökning stiger sannolikheten för fotgängares död i en olycka märkvärdigt, när kollisionshastigheten ökar från 40 km/h till 60 km/h. Därför bör man speciellt notera hastighetsbegränsningarna vid ställen där gång- och cykelsvägar korsar bilvägar.



E. Rosén, U. Sander: Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed. *Accident Analysis and Prevention* 41 (2009) 536–542

Bild 25. Till vänster reaktionssträckan och kollisionshastigheter för olika körhastigheter, till höger kollisionshastighetens inverkan på sannolikheten för fotgängares död. (Källor: Trafikskyddet, E.Rosén och U. Sander)

Med hjälp av hastighetsbegränsningssystemet skapas ändamålsenliga begränsningar för olika trafikmiljöer. Den lämpliga hastigheten bestäms av trafikledens förhållande till markanvändningen samt av ledens trafikuppgift. I bostads- centrum- och arbetsplatsområden bör hastighetsbegränsningarna, på grund av trafiksäkerheten och trivselen, vara betydligt lägre än begränsningarna på huvudlederna. På huvudlederna framhävs trafikens flyt och resornas längd, då finns det i allmänhet grund för en högre hastighetsbegränsning, såvida det lämpar sig för trafikmiljön. Organiseringen av gång- och cykelvägar blir mer krävande ju högre bilarnas hastighet är. En bra utgångspunkt för hastighetsbegränsningar i bostads- centrum- och arbetsplatsområden är begränsningar på 30 och 40 km/h. Fullständig separering av motorfordonstrafik från gång- och cykeltrafik (skilda leder, korsning i olika plan) är ofta inte förnuftigt vid små trafikmängder eller av markanvändnings- eller finanseringsorsaker. Den högsta tillåtna hastigheten varierar bl.a. enligt vägens karaktär och den kringliggande markanvändningen. I följande lista redovisas några principer för olika hastighetsbegränsningar:

- 120 km/h: motorvägar
- 100 km/h: motorvägar i tätorter, riksvägar, stamvägar och enstaka regionvägar
- på vintern används hastighetsbegränsningen 100 km/h på vägar som under sommarn har begränsningen 120 km/h
- allmän begränsning 80 km/h kan användas i korsningsområden på riks-, stam- och regionvägar som i övrigt har hastighetsbegränsningen 100 km/h
- på vintern används hastighetsbegränsningen 80 km/h på vägar som under sommarn har begränsningen 100 km/h och där körriktningarna inte har separerats från varandra med t.ex. mitträcke
- 70 km/h är högsta tillåtna hastighet i korsningar reglerade med trafikljus
- 60 km/h: byar, enstaka korsningsställen och vägar med riklig kringliggande markanvändning
- 60 km/h är högsta tillåtna hastighet i tätorter
- 50 km/h: tätorter, högsta tillåtna hastighet vid övergångsställen
- 50 km/h hastighetsbegränsning kan användas utanför tätorter vid tät bebyggelse eller vid specialobjekt (t.ex. skolor, daghem)
- 40/30 km/h: kärnområde i byar och tätorter samt särskilda specialobjekt (skolor, daghem) hastighetsbegränsningen 40/30 km/h förutsätter i allmänhet åtgärder för saktandet av hastigheten (t.ex. farthinder, avsmalning)

I åtgärdsprogrammet i denna plan redovisas enstaka hastighetsbegränsningsåtgärder, bland annat åtgärder för hastighetssänkning samt lösningar som stöder hastighetsbegränsningen, såsom effektiveringsmärken eller farthinder.

## Andra åtgärder för utvecklandet av trafikmiljön

Förutom de tidigare nämnda åtgärderna, kan flera mindre och kostnadseffektiva åtgärder, samt större och mer planerings- och finanseringskrävande åtgärder genomföras för förbättrandet av trafikmiljöns säkerhet. Exempel på mer krävande planer är åtgärder på anslutningar och belysning. NTM-centralen ansvarar för genomförandet av åtgärder på landsvägnätet och försöker förverkliga planerna i prioritetsordning inom hela verksamhetsområdet. T.ex. vid prioriseringen av belysningsåtgärder använder man sig av objektets särdrag, så som närheten till skolor, daghem och servicehem. Dessutom säkras belysningen speciellt vid övergångsställen och andra korsningsställen. Vid förbättringsprojekt av anslutningar bör förutom säkerheten, även trafikmängden och trafikens flexibilitet noteras vid bedömning av åtgärder. Kommunen ansvarar för åtgärder på vägnätet, men kan även främja åtgärder inriktade på landsvägnätet i samarbete med NTM-centralen.

Snabb inverkan fås med små och kostnadseffektiva åtgärder. Åtgärderna kan genomföras med relativt kort varsel och med ganska små kostnader, inverkan på trafiksäkerheten är dock effektiv. Dessa åtgärder är till exempel förbättringsåtgärder inriktade på övergångsställen, flyttning av vägskyltar samt förbättrande av sikt. Säkerheten vid övergångsställen förbättras genom att göra dem mer synliga, t.ex. genom att anlägga övergångsskyltar och förse skyltstolpar samt refuger med reflexrör. Underhåll av vägmarkeringar vid övergångsställen och andra objekt, säkrar synligheten och förbättrar därmed trafiksäkerheten.

Kommunen ansvarar för planeringen och genomförandet av åtgärder på vägnätet medan NTM-centralen i allmänhet ansvarar för åtgärder på landsvägar. Kommunen kan dock främja genomförandet av åtgärder inriktade på landsvägnätet, ifall åtgärderna anses vara brådskande och NTM-centralen tillåter planering och åtgärder. Även andra grupper vid sidan av kommunen och NTM-centralen är skyldiga att sköta om tryggheten i trafikmiljön. Till exempel bör sikten i korsningar till privatvägar och gårdsinfarter hållas i skick, där ligger ansvaret hos tomtägare och väglag. Dock kan kommunen och NTM-centralen påminna dessa om röjning är nödvändigt för förbättrande av sikt.

## 4.2 Kommunens åtgärdsprogram

Åtgärdsprogrammet för förbättrandet av trafikmiljön har som mål att det skall vara realistiskt. I planen finns genomföringsperioderna I, II och III, för perioderna har man bestämt ett målår, inom vilket planen borde vara genomförd. I huvudsak är de små, kostnadseffektiva och snabbast genomförbara åtgärderna, samt problemobjekten i genomföringsperiod I, vars målår är 2014 – 2016. Objekt som kräver mer planering och finansiering är i prioritetssklass II och III, genomförandet av dessa tar något längre tid. Åtgärdsplanen för Pedersöre redovisas i **bilaga 2**. Åtgärderna redovisas även på karta i **bilaga 3**.

## 4.3 Inverkningsgraden av kommunens åtgärdsprogram

Effekten och inverkan av trafiksäkerhetsåtgärderna kan bedömas på basen av minskat antal personskadeolyckor och av åtgärdernas kostnadsberäkningar. För förbättringsåtgärderna som redovisats i åtgärdsprogrammet bestäms en beräknad personskadeolycksreducering med hjälp av programmet TarvaMT 5.0 (beräkning av säkerhetsinverkan med inverkningskoefficient, se tabellen nedan). Olycksreduceringen kan endast beräknas för landsvägar som uppehålls av NTM-centralen.

Tabell 5. Uppskattningar på inverkan av olika säkerhetsåtgärder redovisade i olika källor (Källa: Utvärdering av effekten av trafiksäkerhetsåtgärder och erfarenheter av att sammanställa dessa till ett trafiksäkerhetsprogram, LINTU-forskningsprogram, TARVA 4.13).

Åtgärd	Minskning av olyckor, uppskattning [%]	Inverkningskoefficient i Tarva		
		Bil	Lätt trafik	Djur
Anläggning av planskild korsning	40–50	0,6	0,6	1
Anläggning av rondell	35–50	0,5	0,85	1
Anläggning av trafikljus	15–30	0,7	0,7	1
• Hastighetsbegränsning 80 → 60 km/h	15–25	0,83	0,83	0,83
Anläggning av farthinder	15–20	0,85	0,85	0,85
Hastighetsbegränsning 100 → 80 km/h	15–40	0,857	0,857	0,857
Anläggning av vägbelysning	15–25	0,9	0,8	0,9
Anläggning av planskild korsning för lätt trafik	30	1	0,7	1
Uppdelning av korsning	15–20	0,8	0,9	1
Anläggning av stoppmärke	10–15	0,85	0,85	1
Kameraövervakning	10–30	0,91	0,91	0,91
Anläggning av mittrefug vid övergångsställe	10–20	1	0,8	1
Separering av körriktningar (mitträcke)	15–20	0,83	1	1
Ändrad hastighetsbegränsning	5–10	0,95	0,95	0,95
Förbättrad sikt vid korsningar	5–10	0,95	0,95	1
Markerat övergångsställe	5–10	0,95	0,9	1
Anläggning av väjningsfält	15	0,85	1	1
Anläggning av viltstängsel	15	1	1	0,85
Anläggning av sidoräcke	15–25	0,85	1	1
Anläggande av led för lätt trafik	5–10	1	0,9	1

Den sammanlagda inverkan av åtgärdsprogrammet är en minskning av antalet personskadeolyckor med 0,229 per år. I Nykarleby åtgärdsplan är dock en stor del av åtgärderna inriktade på gatunätet och deras inverkan kan inte uppskattas numeriskt. Siffrorna för minskat antal personolyckor har främst använts vid prioritering av åtgärder och vid uppskattning av åtgärdernas kostnadseffektivitet.

Inverkan av åtgärderna på gatunätet har uppskattats på basen av kriterierna i den följande listan, dessutom klassificerades inverkan enligt inverkningsgrad i tre olika nivåer (liten, måttlig och stor). På basen av kriterierna och inverkningsgraden, kunde åtgärdernas kostnadseffektivitet uppskattas och därmed möjliggjordes placeringen av åtgärderna i prioritetsskatterna I – III.

Inriktning av påverkan:

- fordonens hastigheter
- separering av fotgängare och cyklister från motorfordonstrafik
- klarläggning av trafikmiljön

Minskning av olycksrisken:

- dödsfall
- personskador
- egendomsskador

Projektens kostnader har uppskattats på basen av färdiga planer och utredningar. Ifall det inte gjorts någon exakt kostnadsberäkning eller plan för objektet, baserar sig kostnadsberäkningarna på experten enhetspriser. Eftersom flera objekt kräver noggrannare planering har inte kostnadskalkyler gjorts för alla objekt. För största delen av åtgärderna har dock riktgivande kostnadskalkyler gjorts.

Vid projektens senare uppgörande bör det läggas märke till, att kostnadskalkylerna innehåller anmärkningsvärda osäkerhetsfaktorer, som bör noteras vid fortsatt planering av projekt. Trafiksäkerhetsprojekt som redovisats i denna plan har samlats enligt prioritetsklass i följande tabell. I **Tabell 6** har kostnaderna för de genomförande instanserna specificerats, samt åtgärderna vars kostnader inte tills vidare har definierats listats.

Tabell 6. Kostnaderna för åtgärdsprogrammet.

	I-skedet (2014-2016)	II-skedet (2017–2020)	III-skedet (2021–2025)
NTM-centralen	619 940	1 164 050	1 184 000
Nykarleby	476 000	324 400	509 200
Sammanlagt	1 095 940	1 488 450	1 693 200
Finanserings- andel som fattas	Topeliusesplanadens organisering  Organisering vid brogatan och sex skolområden	Åtgärder till Ytterjeppo bro och flerplanskorsning	

# 5 Trafikfostran-, bildnings- och informationsarbete

## 5.1 Organisering, roller och ansvar i trafiksäkerhetssamarbetet

### 5.1.1 Organisering

Trafiksäkerheten kan förbättras genom inverkan på trafikmiljön, fordonen och trafikanter. Den mest kostnadseffektiva metoden är att inverka på trafikanterna, detta görs genom fostrings-, bildnings- och informationsarbete. Bäst inverkar man på människors inställning och attityd genom olika förvaltningar som dagligen är i kontakt med kommuninvånarna. Exempel på dessa är kommunens bildnings- social- och fritidsverksamhet. Dessutom deltar polisen, räddningsverket och Trafikskyddet i fostrings-, bildnings- och informationsarbetet. Polisens övervakning inverkar även på trafikbeteendet. Olika föreningar och organisationer har även möjlighet att delta i trafiksäkerhetsarbetet. Företag verksamma i kommunen kan även inverka på arbetstagarnas säkerhet under arbetsvägen och på arbetsresor. Förutsättningar för ett lyckat trafiksäkerhetsarbete är aktiva aktörer och effektiv organisering av arbetet.

På basen av en trafikfostringsenkät riktad till förvaltningarna i kommunerna Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby ansågs att den bästa organiseringsmodellen för regionen var, att bilda en egen trafiksäkerhetsgrupp i varje kommun. Dessutom finns en regional grupp bestående av kommunens företrädare och andra intressegrupper som stöd för verksamheten. Utgångspunkterna för organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet är redovisade i vidstående bild. Målsättningen är, att kunskap, önskemål och praktiskt arbete förmedlas från aktörer som dagligen utför trafiksäkerhetsarbete, till trafiksäkerhetsgruppen eller vidare till kommunen i övrigt och slutligen till den regionala trafiksäkerhetsgruppen. Denna grupp stöder, styr och koordinerar i sin tur kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

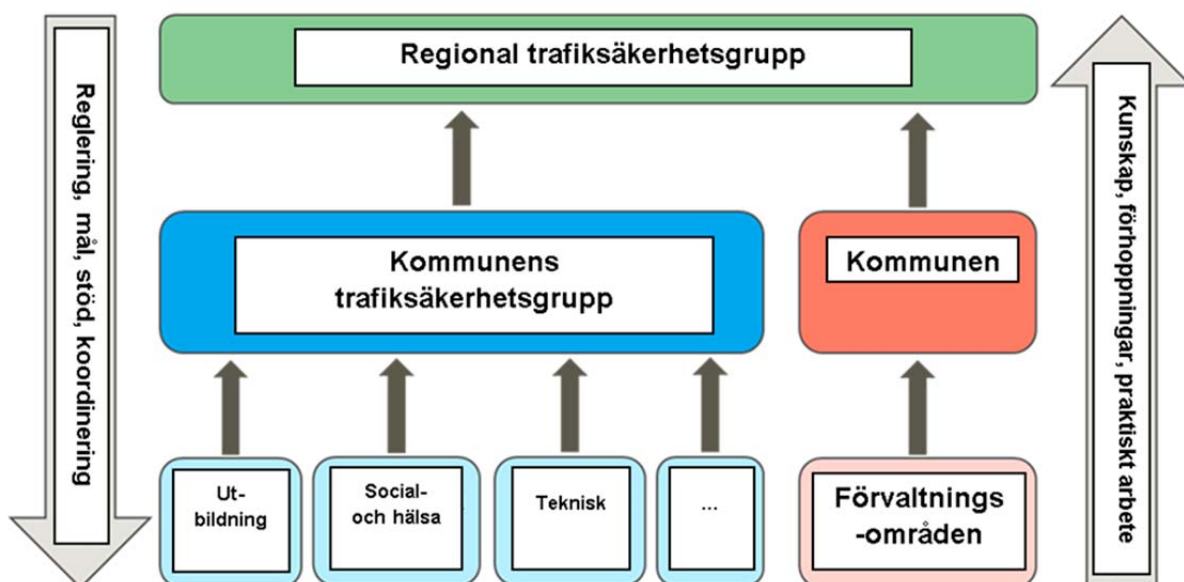


Bild 26. Organisering av trafiksäkerhetsarbetet.

I Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby kommuners regionala trafiksäkerhetsgrupp finns företrädare från varje kommun. Därtill deltar NTM-centralen, polisen och Trafikskyddet samt den lokala bilskolan och föreningen. En del av intressegrupperna, så som polisen, deltar främst i den regionala gruppens verksamhet och efter resurser, även i kommunala trafiksäkerhetsgrupper. Sammansättningen av den regionala gruppen är redovisad i vidstående tabell.

Tabell 7. Den regionala trafiksäkerhetsgruppen

Grupp / organisation	Namn
Jakobstad (teknisk)	Johan Enlund
Pedersöre (teknisk)	Stefan Hellund
Pedersöre (teknisk)	Yvonne Liljedahl-Lund
Nykarleby (teknisk)	Mårten Lindström
NTM-centralen	Kjell Lind
Polisen	Jari Kivioja
Trafikskyddet	Heli Lintamo
Jakobstads bilskola	Kristian Jankens
Jakobstadsnejdens MHF	Ingemar Hannus

### 5.1.2 Trafiksäkerhetsgruppen

Grunden för trafiksäkerhetsarbetet i kommunen är trafiksäkerhetsgruppen. Gruppen följer och organiserar trafiksäkerhetsarbetet som görs inom den egna kommunen. Genom sammansättningen av den kommunala gruppen, strävar man efter att nå alla kommuninvånare och notera olika ålders- och trafikantgrupper med trafiksäkerhetsarbetet. Den gemensamma regionala trafiksäkerhetsgruppen ger regionalt stöd för arbetet. Samarbete behövs i bl.a. valet av tema för trafiksäkerhetsarbetet, projekt som sträcker sig över kommungränser och trafiksäkerhetsarbete som kräver synlighet, informationsspridning, skolning av förvaltningar, främjandet av stora vägprojekt samt i prioriteringen av mindre projekt.

Trafiksäkerhetsgruppens uppgift är att koordinera och delegera arbetet till olika enheter. På så sätt görs inte alla överenskomna åtgärder eller genomföranden av evenemang endast av förvaltningsmedlemmarna, medlemmarna fungerar som en länk mellan förvaltningen och trafiksäkerhetsgruppen.

I trafiksäkerhetsgruppen har ordförande, sekreterare (trafiksäkerhetsaktör) samt förvaltningsföreträdare egna uppgiftsområden. Dessa redovisas kort i följande lista. Varje trafiksäkerhetsgrupp kan komma överens om andra uppgifter utöver dessa, samt ändra på uppgiftsfördelningen.

Ordförandes (kontaktpersonens) uppgifter i trafiksäkerhetsarbetet är:

- Fungera som trafiksäkerhetsgruppens ordförande.
- Motivera och inspirera kommunens trafiksäkerhetsgrupp.
- Fungera som kontaktperson samt förmedla information mellan trafiksäkerhetsgruppen och den regionala trafiksäkerhetsgruppen.
- Fungera som stödperson till förvaltningsföreträdarna i trafiksäkerhetsarbetet



Sekreterarens (trafiksäkerhetsaktörens) uppgifter i trafiksäkerhetsarbetet är

- Förberedande av möten samt inbjudan och memorandum
- Uppehåll av gruppens sammansättning och kontaktuppgifter
- Informera om kommunens trafiksäkerhetsarbete både utanför och inom kommunen
- Fungera som stödperson för trafiksäkerhetsarbetet
- Kordinera organiseringen av evenemangsdagar
- Stödandet av skolning och materialinsamlingar
- Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet

Förvaltningsföreträdarnas uppgifter i trafiksäkerhetsarbetet är:

- Delta som företrädare för sin förvaltning i trafiksäkerhetsgruppens möten
- Förmedla information från trafiksäkerhetsgruppen till den egna förvaltningen om trafiksäkerhetsarbetets aktuella saker, så som material, evenemang, seminarier, kampanjer, skolningar och uppföljningsarbetet. Förvaltningens egna evenemang, samt e-post fungerar i huvudsak som informationskanaler.
- Ansvara för förvaltningens åtgärdsplan för trafiksäkerhetsarbetet i samarbete med sekreterare, ordförande eller aktör.
- Utrusta den egna förvaltningen med resurser som behövs för trafiksäkerhetsarbetet

Den förutnämnda trafiksäkerhetsaktören kan t.ex. vara en konsult, som genom sin insats märkbart stöder gruppens verksamhet. Trafiksäkerhetsaktören fungerar som arbetets kordinator och ansvarar för trafiksäkerhetsarbetets fortgång, aktivering samt uppföljning. Till aktörens arbetsuppgifter hör organiseringen av möten och samlandet av material inför möten, stöttande av trafiksäkerhetsgruppens medlemmar, organisering av skolningar och evenemang, informering, samlande av uppföljningsmaterial samt utförandet av andra uppgifter givna av kommunernas trafiksäkerhetsgrupper. För organiseringen av samarbetet, samt för förmedlingen av goda erfarenheter är det viktigt, att samma trafiksäkerhetsaktör deltar i alla kommuners trafiksäkerhetsgrupper i regionen.

### **5.1.3 Kommunens olika förvaltningsområden**

Trafiksäkerhetsarbetet är varierande beroende på förvaltningsområdet. Målsättningen för den tekniska sektorn är att skapa och uppehålla en trygg trafikmiljö. I dagvården kommer trafiksäkerheten fram dagligen: barnens färdigheter för att självständigt röra sig i trafiken utvecklas småningom på basen av lek och erfarenheter som fås i bekant miljö. I hälso- och rådgivningscentraler kan trafiksäkerhetsärenden behandlas genom personliga möten. I verksamheten för äldre och rörelsehindrade stöds självständig mobilitet och man koncentrerar sig på praktisk trafikrådgivning. I skolorna kan trafiksäkerheten inkluderas i alla läroämnen. Genom planeringen av skjutsar kan man främja trygg mobilitet. Fritids- och ungdomsverksamheten kan styra ungas beteende och användning av skyddsutrustning, samt vägleda unga till trygga och hållbara färdmedel. Bibliotek kan ordna information. I enlighet med den tidigare redovisningen, angår trafiksäkerhetsarbetet alla förvaltningsområden.

### **5.1.4 Expertorganisationer**

Viktiga expertorganisationer i trafiksäkerhetsarbetet är Trafikskyddet, NTM-centralen samt polisen. Dessa organisationer inverkar för sin del på utvecklingen av trafikfostran, trafikmiljön samt övervakningen. Expertorganisationerna framför idéer om trafiksäkerhetsarbetet, regionala synpunkter och innehar

branschomgripande kunskap. T.ex. ordnas personalens trafiksäkerhetsskolning eller riktandet av övervakningen till ett specifikt objekt bäst genom samarbete med expertorganisationerna. Å andra sidan kan kommunens och kommuninvånarnas initiativ samt problem i trafiken, förmedlas vidare via regionala aktörer.

### 5.1.5 Intressegruppernas representanter

I främjandet av trafiksäkerhetsarbetet behövs lokal kännedom och användarerfarenhet, för riktandet av trafiksäkerhetsarbetet. Därför är det viktigt, att det i varje kommun utreds potentiella samarbetsparter senast när trafiksäkerhetsplanen blivit färdig. I varje grupp bör medtas 2-3 representanter från andra instanser än kommunens eller statens organisationer, för att skapa dialog om arbetets tyngdpunkter. För de deltagande samarbetsparterna är det bra att bilda olika målgrupper. Lämpliga målgrupper är klubbar för äldre och unga och rådförsamlingar, byaföreningar, föräldraföreningar, stora arbetsgivare, bilskolor, trafikföretag, 4H, FRK, fraktare, idrottsföreningar eller automobilförbundet. Även från stadsstyrelsens håll får kommunsynpunkten med i trafiksäkerhetsarbetet.

## 5.2 Utveckling av trafiksäkerhetsarbetet i kommunen, trafiksäkerhetsgruppen

### 5.2.1 Sammansättningen av kommunens trafiksäkerhetsgrupp

För främjandet av trafiksäkerhetsarbetet utnämndes i samband med planeringsarbetet kommunala trafiksäkerhetsgrupper, samt en regional grupp för Jakobstad, Pedersöre och Nykarlebyområdet. I Nykarleby finns i nuläget inte en verksam trafiksäkerhetsgrupp, så en grupp utnämndes. I gruppen finns företrädare från kommunens alla förvaltningsområden. På basen av resultatet av en förfrågan gjord under planarbetet, önskas att gruppens medlemmar har en suppleant, som vid behov kan delta i mötet istället för den egentliga medlemmen. Varje förvaltning och organisation utnämner sin suppleant. Dessutom bör gruppens medlemmar bytas ut efter bestämd tid. Gruppens sammansättning är redovisad i vidstående tabell. Gruppens sammansättning är redovisad i vidstående tabell.

Tabell 4. Nykarleby trafiksäkerhetsgrupp

Förvaltningsområde / organisation	Namn
Teknisk	Peter Sjöblom
Unga	Katarina Östman
Allmän förvaltning, åldrings- och invalidrådet	Tomas Knuts
Utbildning, lågstadiet	Anders Fors
Dagvård	Carola Stråka
Social- och hälsovård, åldringsvård	Carita Andersson
Trafikskyddet	Heli Lintamo
NTM-centralen	Kjell Lind

### 5.2.2 Verksamhetsmodell

Trafiksäkerhetsgruppen styr kommunens trafiksäkerhetsarbete. Gruppens huvudsakliga uppgift är att förmedla information mellan olika förvaltningar och trafiksäkerhetsgruppen, samt att tillsammans rikta arbetet till målgrupper som konstaterats behöva stöd. Därför bör gruppen sammankomma regelbundet 2 – 4 gånger per år.

Det är bra för gruppens verksamhet, att den följer en viss årsrytm, där man bestämt tidpunkter för möten samt reserverat tid åt olika uppgifter. Denna verksamhetsmodell har strukturerats i bilden invid. Den viktigaste tidpunkten för ett möte är i början av året, då kan en överblick göras av det gångna året och på basen av det planeras arbetet för det kommande året. Även den regionala styrningen stöder mötet. Den näst viktigaste tidpunkten för ett möte är i början av hösten, då kan man påverka bl.a. på utarbetandet av kommunbudgeten. I detta möte är det bra att gå igenom förbättringsbehov i trafikmiljön. Andra mötestillfällen som redovisas stöder dessa tidpunkter och möjliggör t.ex. noggrannare planering av evenemang och behandling av kommuninvånarnas initiativ

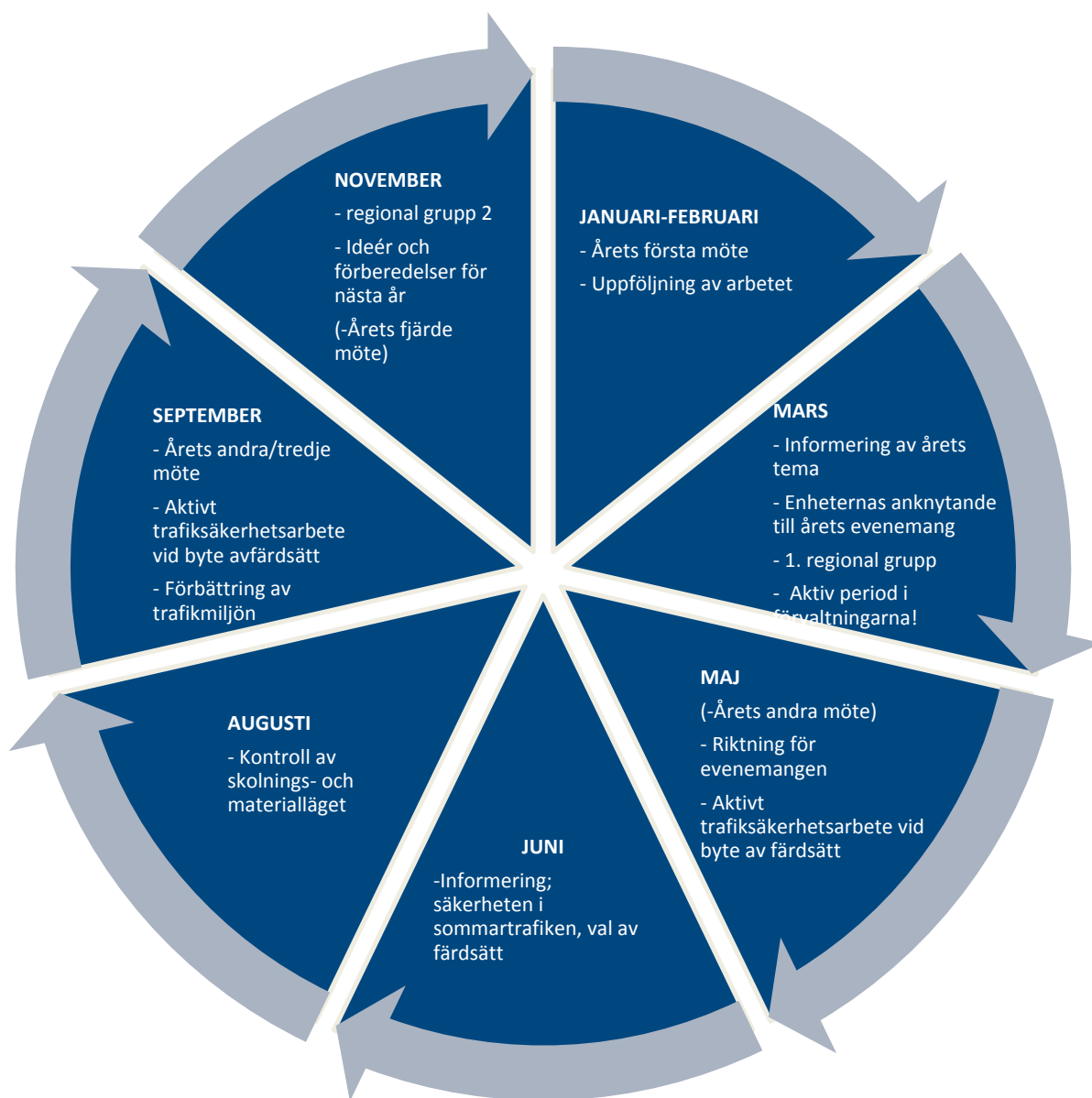


Bild 27. Trafiksäkerhetsarbetets årskretslopp

För trafiksäkerhetsgruppens verksamhet är det viktigt, att personerna som utnämnts till gruppen är motiverade och frivilligt med i verksamheten. Ifall förvaltningens företrädare utnämns mot personens vilja, kan intresset att delta i trafiksäkerhetsgruppens verksamhet vara svagt och därmed förloras en viktig länk mellan gruppen och förvaltningen. Därför bör gruppens medlemmar ha både tid och intresse att delta i verksamheten. För att ämnen som behandlas under möten ska förmedlas till förvaltningar och tvärtom, är det viktigt att närvara på möten.

### 5.2.3 Verksamhetsplaner

För kommunerna Jakobstad, Pedersöre och Nykarleby har en gemensam plan för fostrings-, bildnings- och informationsarbete utarbetats. I planen redovisas tillvägagångssätt för olika förvaltningars trafiksäkerhetsarbete. Som grund för planutkastet användes förhandsuppgifter som förträdare för olika förvaltningsområden fyllt i, med uppgifterna kartlagdes verksamhetsmodeller för befintligt trafiksäkerhetsarbete samt förhoppningar som fanns angående det kommande arbetet. Efter detta bearbetades planen i den regionala trafiksäkerhetsgruppens workshop, där kommunernas företrädare från samma förvaltningsområde i regionen arbetade i små grupper med sin egen plan.

Fostrings-, bildnings- och informationsarbetets handlingsplaner för fem olika målgrupper redovisas i **bilaga 4**.

Planernas målgrupper är följande:

- Barn under skolåldern (daghem och rådgivning)
- Lågstadium
- Unga och fritid (högstadium, andra stadiet, ungdomsarbete)
- Personer i arbetsför ålder
- Äldringar och handikappade

I planeringstabellerna har centrala åtgärder, som är realistiska och genomförbara inom de kommande åren, för förbättrandet av trafiksäkerheten för olika målgrupper samlats. Planen är gemensam för hela regionen, men varje kommun kan bearbeta och specificera den egna planen i samband med genomförandet av arbetet. I början av planen för varje målgrupp har verksamheten och åtgärderna för åren 2014 - 2015 redovisats. Efter dessa har åtgärder på längre sikt sammanställts, syftet är att genomföra dessa efter år 2015. Planeringstabellernas första del är alltså en slags handlingsplan, den senare delen fungerar som en verktygslåda och ledtrådsförråd för planerandet av kommande års verksamhet.

Kommunens trafiksäkerhetsgrupp bör gå igenom planerna och komma överens om genomförandet i enlighet med den egna organisationen och dess resurser. I planen har förutom åtgärdens/verksamhetens beskrivning även den preliminära ansvarsorganisationen samt tidpunkten för genomförandet redovisats. För säkrande av genomförandet är det viktigt att komma överens om dessa. Åtgärderna har redovisats enligt genomförande organisation, därför kan samma organisations åtgärder ingå i flera olika planer.

I fortsättningen kommer varje förvaltning/enhet att förbereda trafiksäkerhetsverksamheten ungefär ett år på förhand. Åtgärderna kan vara årligen återkommande, valda från dessa planer eller vara helt nya handlingsplaner. Det viktigaste är att utarbeta en plan som skaparna kan binda sig till att genomföra. Planen bör vara tillräckligt konkret och realistisk, men även uppmuntra till långsiktigt och aktivt arbete.

### 5.2.4 Genomförande och uppföljning

När planen är klar är det viktigaste att genast sätta igång åtgärderna och den praktiska verksamheten. Det lönar sig att börja med små, lätt genomförbara åtgärder som bildar en god grund. Trafiksäkerhetsarbetet bör inte bara baseras på åtgärder för utvecklandet av trafikmiljön, verksamhetens tyngdpunkt bör vara på åtgärder för förbättrandet av kunskap och utvecklandet av de nuvarande tillvägagångssätten.

Flera åtgärder redovisade i planen, kräver resurser och fortsatt främjande. För planens genomförande är det speciellt viktigt att beslutsfattarna godkänner den. Politisk bearbetning stärker målsättningen som uppsatts för trafiksäkerheten, genom att göra dem till en del utav kommunernas kvalitets- och ekonomimålsättning, samt redovisa vilka resurser som krävs. Ur synpunkten för praktiskt arbete är det viktigt, att förvaltningarnas ledning stöder och uppmuntrar arbetstagarna i trafiksäkerhetsarbetet och hjälper dem att uppleva planen som ett eget arbetsredskap. Presentation av planen i kommunens nämnder, styrelse och fullmäktige ger publicitet och betydelse åt den nya planen samt väcker beslutsfattarna att resonera kring situationen inom trafiksäkerheten i kommunen. Informering om den färdigställda planen i lokal media lyfter på sitt sätt fram trafiksäkerhetsplanens betydelse.

Betydelsen av organiserat arbete och aktivt uppföljande är speciellt stort. Genom uppföljningen riktas trafiksäkerhetsarbetet så kostnadseffektivt som möjligt till de svåraste problemobjekten. Med hjälp av uppföljningen påverkas även arbetsmotivationen hos trafiksäkerhetsarbetets parter. Som hjälpmedel för fortgående koordinering och systematisk uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet har indikatorer fastställts i detta arbete, dessa är listade nedan. Målsättningen med indikatorerna är att utveckla det egna arbetet på basen av trafiksäkerhetsutvecklingen. Detta betjänar alla som arbetar med trafiksäkerhet, eftersom indikatorerna sammanfattat beskriver trafiksäkerhetsarbetets framsteg samt hur målsättningar uppnåtts, på basen av detta kan de fortsättningsåtgärder som krävs påbörjas. Indikatorerna bör vara lättillgängliga och resurser lagda på arbetet bör inte användas för sökandet av statistik. När genomförandet av planen framskrider kan indikatorerna ändras, ifall de som fastslagits inte längre lämpar sig för ändamålet eller om det kommit fram nya saker som bör uppföljas.

Lättillgängliga indikatorer som kan följas i trafiksäkerhetsarbetet är:

- Trafikolyckor (Trafikskyddets statistiköversikt och olyckor som kommit till polisens kännedom samt iLiitu)
- Trafikföreteelser (trafikföreteelser följs i polisens statistik)
- Kommunens trafiksäkerhetsgrupps möten och mnen som behandlats i dessa (ordförande/sekreterare/aktör antecknar antalet möten)
- Användningsgrad av skyddsutrustning (Trafikskyddets granskning av användningen utav skyddsutrustning, eller insamling av information t.ex. genom skolelevs engagemang)
- Antalet skolningstillfällen och expertbesök (bl.a. polisen och Trafikskyddet)
- Genomförandet av trafiksäkerhetsplanens handlingsplan för trafikmiljön (uppehåll av planlistan och iLiitu).
- Behandling av trafiksäkerhetsinitiativ
- Förekomst av trafiksäkerhetsrelaterade artiklar i lokalmedia

## 5.3 Trafiksäkerheten i kommunens planläggningsarbete

### 5.3.1 Bedömning av trafiksäkerheten i planläggningen

Trafiksäkerheten i planläggning på olika nivåer kan bedömas genom att tillämpa förfarandet som utvecklats för bedömningen av trafiksäkerheten i vägplanering (TTA). Vid bedömning av vägplaner finns någon slags plan att tillgå, där man framställt vägens egenskaper och dimensionering. För planläggningens del finns endast markreservationer att tillgå, bara i enstaka fall har vägens eller gatans plan redovisats. Planerna över markanvändning riktar sig ofta på områden där det från tidigare inte finns trafikleder, då finns inte heller någon nulägesstudie eller olyckshistoria tillgänglig.

Vid planläggning koncentrerar man sig på följande saker gällande bedömningen av trafiksäkerheten: Skapar planen objekt i vägnätet, vilka man på basen av trafiksäkerhetsundersökningar vet är farliga? Dessa är t.ex. fyrvägs korsningar och begränsad sikt i korsningar. Problem kan även uppstå av verksamhetens placering, t.ex. om det mellan skolan och bostadsområdet går en livligt trafikerad väg.

Trafiksäkerhetsbedömningen har i detta arbete gränsats till följande planer:

#### Jakobstad

- Vestersundby detaljplan
- Fårholmens detaljplan

#### Pedersöre

- Forsby nya detaljplan

#### Nykarleby

- Ändrings- och utvidgningsdetaljplan för Munsala centrum
- Ändring och utvidgning av detaljplanen Värnamo III

#### Utarbetande av trafiksäkerhetsbedömning

Trafiksäkerhetsbedömningen har gjorts av DI Klas Hytönen, som har trafiksäkerhetsbedömningskompetens godkänd av Trafi och Trafikverket.

Vid planläggning koncentrerar man sig på följande saker gällande bedömningen av trafiksäkerheten:

- Skapar planen objekt i vägnätet, vilka man på basen av trafiksäkerhetsundersökningar vet är farliga? Dessa är t.ex. fyrvägs korsningar och begränsad sikt i korsningar. Problem kan även uppstå av verksamhetens placering, t.ex. om det mellan skolan och bostadsområdet går en livligt trafikerad väg. För generalplanernas del gränsas granskningen vid bedömningen av dessa saker.
- Kan en säker trafikled anläggas på området som reserverats i planläggningen? Rymmer den leden för lätt trafik som det finns behov av på det reserverade området, kan till exempel korsningsstället förses med behövliga refuger.
- Har man noterat faktorer som inverkar på säkerheten för olika färdssätt
- Kan anslutningar till det högre vägnätet anläggas så, att tryggheten säkras
- Är det tryggt att röra sig på planläggningens leder, är hastighetsbegränsningen tillräckligt låg, är korsningarna trygga
- Är anslutning från tomter tryggt

#### Klassificering av observationer

Objekt som försämrar trafiksäkerheten har klassificerats enligt följande:

- A. Allvarlig trafiksäkerhetsrisk. En möjlig trafikolycka kan leda till allvarlig invalidisering. Planen borde ändras.
- B. Stor trafiksäkerhetsrisk. En möjlig trafikolycka kan leda till personskador. Ändring av planen borde övervägas.
- C. Liten trafiksäkerhetsrisk. Ändring av planen kan övervägas.

### 5.3.2 Auditering av trafiksäkerheten i kommunens planläggning

#### Utvidgning och ändring av detaljplanen i Munsala centrum

Bedömningen är gjord av utkastversionen som uppdaterades 21.5.2014

Planen möjliggör en anmärkningsvärd utvidgning av boende och den innehåller också flera tomter markerade med C-märkning. Både det nya bostadsområdet och centrumverksamheten placerar sig på båda sidorna av huvudleden, Munsalavägen. Centrumverksamheten i Munsala har tyngdpunkt på västra sidan av Munsalavägen, där finns även skolan, kyrkan och idrottsplanen. Längs Munsalavägens västra sida går en lätt trafikled genom hela centrum. (Bild 29)







## Observationer

### 1 B. Organisering av lätt trafikleder på östra sidan av Munsalavägen

Längs Munsalavägens östra sida finns flera tomter med C-märkning, vid förverkligande kan tomterna innehålla lockande verksamhet för allmänhet och kunder. I planen borde beaktas, att det finns behov för lätt trafik förbindelser mellan verksamheterna samt behov av att korsa Munsalavägen. Även boende på östra sidan av Munsalavägen skapar behov att färdas till skolan, som finns på andra sidan av Munsalavägen.

Enligt bedömarens borde planen beakta behovet för organisering av lätt trafik på östra sidan av Munsalavägen, mellan Hantverkarevägen – skolan, samt trygga korsningsställen, till exempel refuger åtminstone vid de flitigast trafikerade korsningarna. Även från Viksgatans norra del borde ett tydligt korsningsställe anläggas. Förlängningen av Viksgatan skulle lämpa sig till detta. Dess märkning borde ändras till en förpliktad lätt trafikförbindelse-märkning.

### 2 C. Förbindelse till skolan från Vexalavägen

Förutom de nuvarande bostadstomterna har en mängd nya tomter märkts ut på området vid Nederbyvägen och Vexalavägen. Utmärkning av en direkt lätt trafikledsförbindelse till skolan borde övervägas. Då finns inte behov att gå via Munsalavägen.

## Utvidgning och ändring av Värnamo III detaljplan

Området är beläget på södra- och västra sidan av Andrasjövägen cirka 2 km från Nykarleby torg. Området är på västra sidan av ån. Skolorna finns på samma sida av ån som området. I närheten av området finns ett idrottsområde. I planen finns 14 egnahemshustomter. Därmed är områdets trafikgenerering ytterst liten.

Fordonstrafikförbindelserna från området ansluts till Andrasjövägen. I planen finns reservation för en möjlig lätt trafikförbindelse via ett grönområde till både Norrskenet och Andrasjövägen. (**bild 30**). Detaljplanen är godkänd av fullmäktige.



Bild 29. Utvidgning och ändring av Värnamo III detaljplan

## Observationer

### 1 C. Utveckling av Andrasjövägen

Andrasjövägen är smal – körfilens bredd varierar från 5,5 – 6 m. Vägen används främst vid fritidstrafik. I framtiden kan markanvändningen utvecklas så, att trafikmängden ökar. Det kan uppstå behov att förbättra Andrasjövägen och behov för lättrafikleder. Enligt bedömarens borde breddande av Andrasjövägens gatuområde övervägas på så sätt, att de nödvändiga åtgärderna som breddning av vägen, organisering av lätt trafik och övergångsställen kan anläggas.

# Källförteckning

Trafiksäkerhetsplanen för ELY-centralen i Södra Österbotten, Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten. Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten, rapporter 136/2012

Kälviä-kruunupyy-Kokkola-Pedersöre-Pietarsaari-Luoto joukkoliikenteen laatukäytävä. Potentialen för en kvalitetskorridor samt målsättningar för Karleby- och Jakobstadsområdet. Södra Österbottens Närings-, trafik- och miljöcentral, rapporter xxx/2014.

Mopon paikka liikenneympäristössä, Trafikverkets direktiv 1/2013. Trafikverket 2013.

Olycksregister 2008-2012. Trafikverket 2013.

Opas kuntien liikenneturvallisuustyöhön. Liikenneturva 1999.

Pedersöre trafiksäkerhetsplan 2001. Vägförvaltningen, Vasa vägdistrikt, Pedersöre kommun 2001.

Jakobstads trafiksäkerhetsplan. Oy Talentek Ab 2000.

Tavoitteet todeksi. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Kommunikationsministeriet 2012.

Statistik över vägtrafikolyckor 2003 – 2012. Statistikcentralen, Trafikskyddet. Finlands officiella statistik.

Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Trafikverkets direktiv 21/2010.

Nykarleby trafiksäkerhetsplan 2003. Oy Talentek Ab 2003.

# Bilagor

Bilaga 1. Målvägnät för cykelvägar

Bilaga 2. Åtgärdsplaner för trafikmiljön kommunvis

Bilaga 3. Åtgärdskartor

Bilaga 4. Fostrings- upplysnings- och informationsarbetets handlingsplaner



1,5 km från torget  
1,5 km torilta

- Huvudled, nutida / Pääreitti, nykyinen
- Huvudled, behov / Pääreitti, tarve
- Kompletterande led, nutida  
Täydentävä reitti, nykyinen
- Kompletterande led, behov  
Täydentävä reitti, tarve
- Nutida gångtunnel  
Nykyinen alikulkukäytävä
- Skolor, bibliotek, idrottshall  
Koulut, kirjastot, urheiluhalli

NYKÄRLEBY									
Nummer på kartan	Objektbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning	Kostnadsberäkning (€)	Prioritetsklass	Inverkan	Källa / Andra observationer	Ansvarig	Plan befintlig	Vägadress
Åtgärder i anslutningar									
1	Brogatan/ Seminariegatan	Förbättring av den befintliga bron eller ny bro på annat ställe. Förnyande av brons anslutningar. Åtgärder enligt broutredning-planen		1		A, 5 st, M, L	K	x	
2	Seminariegatan	Förebyggande av halka i nedförsbacken före anslutningen till brogatan		1		A, 4 st	K		
3	Lv 749/ Åminnevägen	Avlägsnande av betongkantstenarna vid övergångsställen i rondellen	4 000	1		A, 2 st	K		
4	Hängbro, Jutas	Granskning av brons skick; vid behov rivning		1		M			
5	Bankgatan / kyrkan	Snedparkeringsrutor märks ut vid kyrkan	300	1		L	K		
6	Lv 7273 / Lv 7274, Hirvlax	Sandningslåda för tung trafik, förbättrande av sikt vid körning från öst på Hirvlaxvägen genom att gallra buskarna vid anslutningens vänstra sida, samt inlösa och riva det gamla huset på anslutningens högra sida	6 000	1	0,001	L, M	E		7273/2/0
7	Lv 7274, Sunis kurva	Kurvan kompletteras med bakgrundsskärmar och hastighetsbegränsningen påbörjas 100 meter tidigare	400	1	0,002	L	E		7274/2/3750
8	Lv 17901, Ångloksvägen, järnvägens underfart	Varningsskylt i kurvan samt markeringspilar vid underfarten under järnvägen	400	1	0,0003	L	E		17901/3/3993
9	Lv 7271 / Lv 7274, Monäs	Vägningspliktsskylten byts ut till en Stop-skylt	400	1	0,001	M	E		7271/2/0
11	Rv 8 / Lv 749 / Rv 19, Alajepua	Planskild korsning		2	0,058	L	E	x	8/318/2691

Nummer på kartan	Objektbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning	Kostnadsberäkning (€)	Prioritetsklass	Inverkan	Källa / Andra observationer	Ansvarig	Plan befintlig	Vägadress
Åtgärder på väg- och gatuavsnitt									
12	Lv 749 (Lv 7270 - Nuvarande gränsen för tätort)	Tätortsgränsen flyttas så att den är före anslutningen till Norra Munsalavägen. Genom planläggning möjliggörs utvidgandet av markanvändning som tätort söderut (80 km/h => 50 km/h)		2	0,021	O	E		
13	Rv 8, Svinbacken-Sorvist	Viltstängsel 4,5 km	72 000	1	0,008	L, O	E		8/319/1650-8/320/0
14	Rv 8, Jussila - Ytterjeppo	Viltstängsel 4,5 km	72 000	1	0,006	L, O	E		8/317/0-8/318/2470
15	Rv 8, Gunilack-Jussila	Viltstängsel 6,5 km	104 000	2	0,010	L, O	E		8/315/0-8/317/0
16	Rv 8, Kovjoki - Kommungränsen	Viltstängsel, 5 km	80 000	3	0,004	L, O	E		8/321/1750-8/322/0
17	Lv 7274, Hirvlax	Tätortsport, t.ex 2 mittrefuger på Lv 7274 + hastighetsbegränsning 40 km/h	8 400	2	0,001	L	E		7274/1/1800-7274/2/150
18	Lv 749 mellan Frillmossavägen-Lillsoklot	Anläggning av gatubelysning	382 840	1	0,044	A, L	E	x	749/3/1226-749/3/5730
19	Rv 8 (Lv 7323-Lv 746)	Uppdelning av fyrvägs korsning, 1200 meter mitträcke (8/319/2225-8/319/3400)	340 000	2	0,044	O	E		8/319/0-8/320/0
20	Monå	Sänkning av hastighetsbegränsning från 50 km/h till 40 km/h cirka (1,5 km)	400	1	0,001	M	E		17895/1/3575-17895/1/5050
21	Mt 749 (Åminnevägen - Conradvägen)	Åtgärder i anslutningar och på vägnät enligt Nälören trafikutredning		3			K/E	x	
Objekt som inverkar på området									
22	Centrum	Hastighetsbegränsning 30 km/h, hastighetsövervakning	2 400	1		O	K		
23	Centrumområdets nuvarande cykelvägar	Skylt för separat gång- och cykelväg byts ut till kombinerad gång- och cykelväg. Övervakning av cyklande på trottoarer.	2 400	2		M	K		

Nummer på kartan	Objektbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning	Kostnadsberäkning (€)	Prioritetsklass	Inverkan	Källa / Andra observationer	Ansvarig	Plan befintlig	Vägadress
24	Hirvlax skola	Personalens parkering på skolgården stör gång- och cykelvägstrafiken. Ny anslutning för gång- och cykelvägen i tomtens södra hörn.		1		L, M	K/E		7274/2/310
25	Parkeringsplats för tung trafik	I planläggningen utreds ställe för långtidsparkering		2		L	K		
26	Munsala skola	Effektivare separering av ledsagartrafik samt cyklande och gående skolelever		1		M	K		
27	Socklot skola	Effektivare separering av ledsagartrafik samt cyklande och gående skolelever		1		M	K		
28	Kovjoki skola	Separering av lekgården och ledsagartrafikplatsen		1		M	K		
29	Jeppo skola	Tydlig plats för ledsagartrafik, separat från lekgården och skolelevernas rutter		1		M	K		
30	Ytterjeppo skola	Separering av lekgården och ledsagartrafikplatsen		1		M	K		
31	Seminariebacken	parkeringen avlägsnas från elevernas gårdsplan (trafikmärkesändringar), flyttning av högstadiets cykelställningar närmare skolan och nuvarande ställningsområde ändras till parkering, förlängning av kantstenen från Seminariegatan till Residensgatan så att till skolområdet körs över kantstenen, Seminariegatan på skolområdet ändras till gårdgata, en inva-plats och några gästparkeringar amkeras/byggs längs gårdgatan, vid behov komplettering av skolområdets interna GC-förbindelser	25 000						
Åtgärder för förbättrandet av cykel- och gångvägsnät									

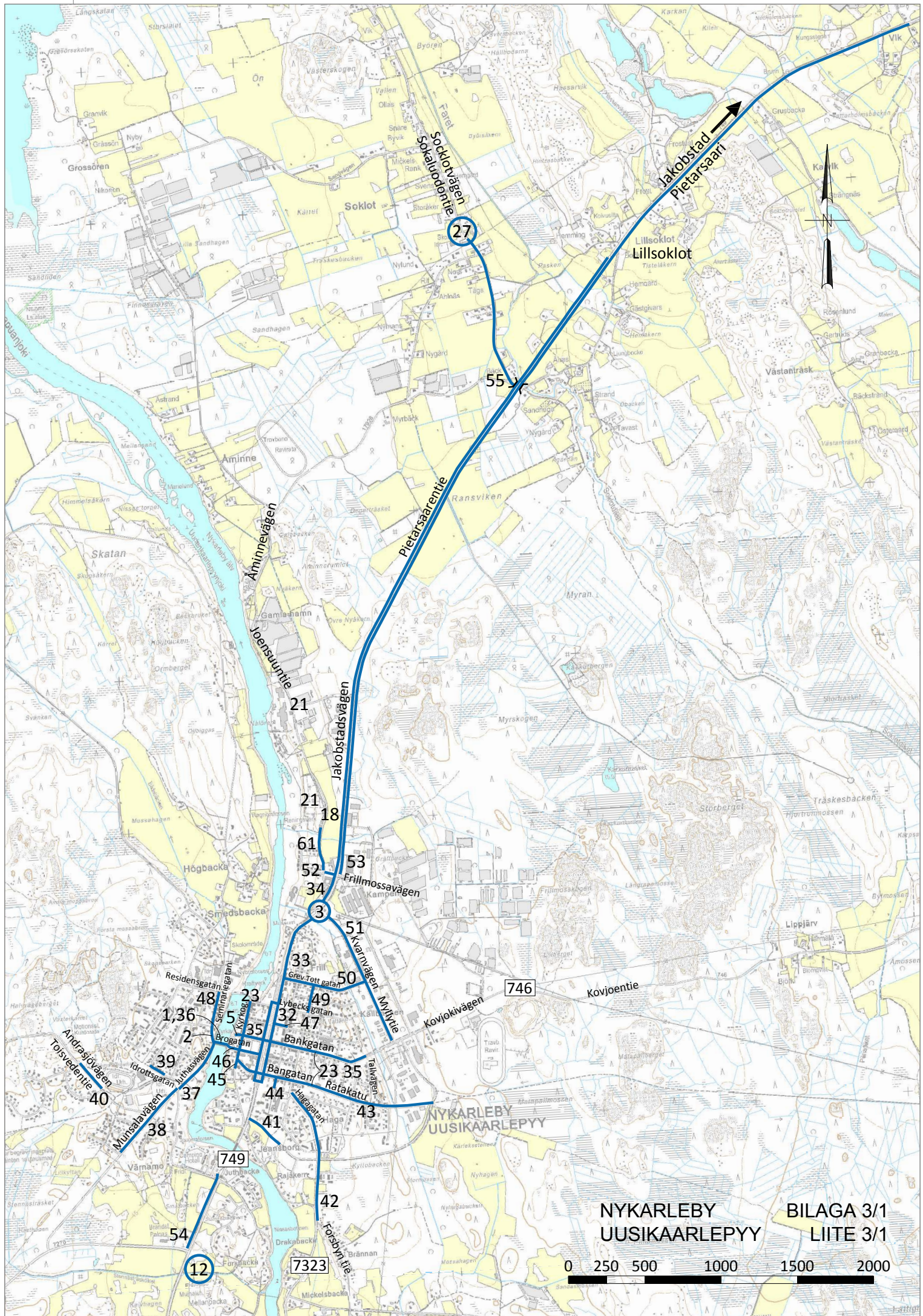
Nummer på kartan	Objektbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning	Kostnadsberäkning (€)	Prioritetsklass	Inverkan	Källa / Andra observationer	Ansvarig	Plan befintlig	Vägadress
32	Topeliusesplanaden (Lybecksgatan - befintlig gång- och cykelväg)	Gång- och cykelväg på esplanadens båda sidor, samtidigt omvandlas esplanaden till 1+1 körfält, förbättrande av trafiksäkerheten på skyddsvägar		1		P, A 6 st, L	K		
33	Topeliusesplanaden (Lybecksgatan - Kvarnvägen)	Gång- och cykelväg längs esplanadens östra sida	133 000	1		P	K		
34	Lv 749 (Kvarnvägen - Frillmossavägen)	Gång- och cykelväg längs gatans västra sida	176 700	1		P	K	x	
35	Bankgatan (Kyrkogatan - Topeliusesplanaden och Mathesiusgatan - Tallvägen)	Trottoaren breddas till cykelväg på gatans norra sida 130 + 340 m	70 500	1		P, L, A (4 st)	K		
36	Brogatan	Separering av gång- och cykelväg längs gatans norra sida	15 000	1		P	K		
37	Juthasvägen (Seminariegatan - Munsalavägen)	Gång- och cykelväg längs gatans östra sida	74 100	1		P, A (8 st), L	K		
38	Munsalavägen (Juthasvägen - Stenbackagatan)	Gång- och cykelväg	142 500	2		P	K		
39	Idrottsgatan (Idrottsgränd - Lundagatan)	Gång- och cykelväg	22 800	3		P	K		
40	Andrasjövägen (Regnbågen - Norrskenet)	Gång- och cykelväg	43 700	3		P	K		
41	Södra ringvägen, nya delen från Topeliusesplanaden	Gång- och cykelväg längs gatans södra sida	47 500	2		P	K		
42	Hagagatan (Karleborgsgatan - Forsby byväg)	Gång- och cykelväg längs gatans västra sida	167 200	2	0,004	P, A 2 st, L	K, E		7323/6/530-7323/6/1727
43	Bangatan (Karl Grönforsvägen - Östra ringvägen)	Gång- och cykelväg längs gatans norra sida	104 500	3		P	K		

Nummer på kartan	Objektbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning	Kostnadsberäkning (€)	Prioritetsklass	Inverkan	Källa / Andra observationer	Ansvarig	Plan befintlig	Vägadress
44	Gustav Adolfsgatans befintliga gång- och cykelväg till Bangatan	Gång- och cykelväg	24 700	3		P	K		
45	Nygårdsvägen (Bangatan - Sollefteågatan)	Gång- och cykelväg	13 300	2		P	K		
46	Sollefteågatan (Brogatan - Topeliusesplanaden)	Gång- och cykelväg	36 000	2		P	K		
47	Borgaregatan (Topeliusesplanaden - Gustav Adolfsgatan)	Gång- och cykelväg längs gatans södra sida	16 500	2		P	K		
48	Seminariegatan (Brogatan - Residensgatan)	Gång- och cykelväg längs gatans östra sida	51 000	2		P	K		
49	Karleborgsgatan (Lybecksgatan - Grev Tott gatan)	Gång- och cykelväg längs gatans västra sida	28 500	3		P	K		
50	Grev Tott gatan	Gång- och cykelväg	108 300	3		P	K		
51	Kvarnvägen	Gång- och cykelväg	176 700	3		P, a 2 st, L	K		
52	Ny förbindelse från Åminnevägen till Lv 749 vid Frillmossavägen	Gång- och cykelvägsförbindelse från Åminnevägen till Lv 749	15 200	2		P	K	x	
53	Lv 749 (Kampen - Sundby)	Gång- och cykelväg, underfart vid Lillsoklot	135 000	2	0,010	P, L	E		749/3/1226-749/4/900
54	Lv 749 (Lv 7270 - befintlig gång- och cykelväg)	Gång- och cykelväg (450 m)	85 500	1	0,002	P, L	E		749/2/0-749/2/450
55	Socklotvägen (Lv 749 - Skolan)	Gång- och cykelväg	204 250	3	0,001	P	E		17927/1/0-17927/1/1075
56	Lv 7320, Pensala	Gång- och cykelväg (325 m)	61 750	3	0,000	A (14 st), P	E		7320/2/3800-7320/2/4125
57	Lv 7320 (Mirka fabrik - Lv 7323)	Gång- och cykelväg, underfart under Rv 19	409 450	2	0,004	P, A, M	E	x	7320/3/2300-7320/3/4455
58	Lv 7323 (Jeppo skola - 3 km söderut)	Gång- och cykelväg från Jeppo skola 3 km framåt	570 000	3	0,002	A (4 st), P	E		7323/3/4633-7323/3/7633

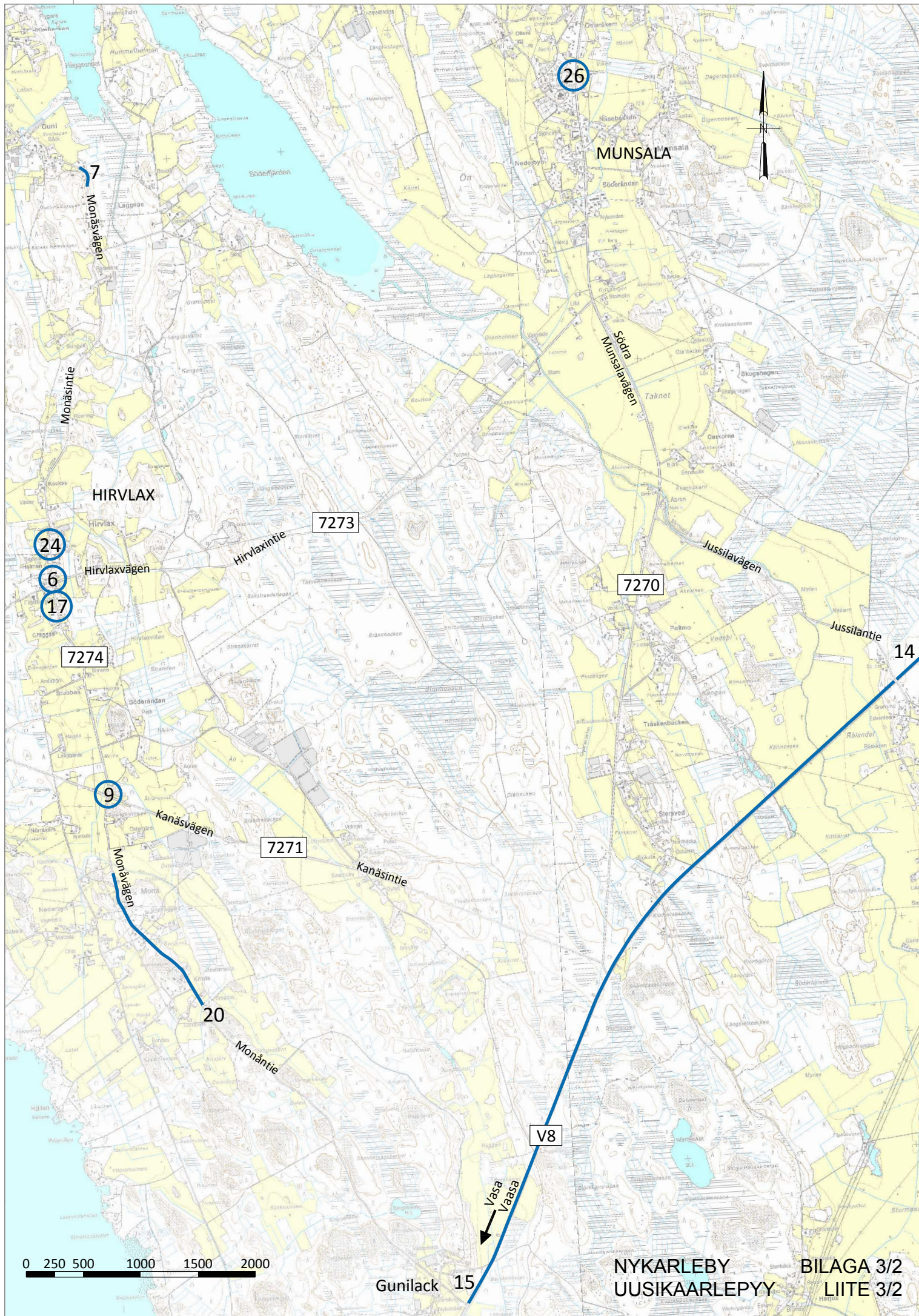


Nummer på kartan	Objektbeskrivning	Åtgärdsbeskrivning	Kostnadsberäkning (€)	Prioritetsklass	Inverkan	Källa / Andra observationer	Ansvarig	Plan befintlig	Väadress
59	Rv 8, Ytterjeppo	Anläggning av gång- och cykelväg från Lv 749 till Lv 7323, bro över Lappo å 650 m, underfart under Lv 7323	308 500	3	0,002	P, L	E		8/318/2510-8/319/0



















Målgruppsvisa handlingsplaner för arbetet inom trafikfostran, upplysning och informering

Planerna för arbetet inom trafikfostran, upplysning och informering har sammanställts för följande grupper:

- Under skollålder (dagvård och rådgivning)
- Lågstadler
- Ungdomar och fritid (högstadiet, andra stadiet, ungdomsarbete)
- Vuxna i arbetsför ålder
- Åldringar och funktionsnedsatta

I planerna presenteras förutom åtgärden/beskrivningen av verksamheten, även instansen som preliminärt är ansvarig för den, samt tidpunkten för verkställandet. En del av verksamheten har förslagits förverkligas av flera instanser, så samma instans åtgärder kan finnas i flera planer.

I första delen i början av planerna presenteras verksamheten och åtgärderna för åren 2014-2015. Efter dem finns en sammanställning på långsiktiga åtgärderna, som det är meningen att verkställa efter år 2015. Första delen av tabellerna i planen är alltså var grupp handlingsplan och andra delen fungerar som en verktygback och tipsförråd för planeringen av kommande års verksamhet.

I fortsättningen förbereder varje sektor/enhet sin trafiksäkerhetsverksamhet för ungefär ett år framåt. Åtgärderna kan vara årligen återkommande, de kan väljas från dessa planer eller så kan de vara helt nya verksamhetsmodeller. Det viktigaste är att utarbeta en plan, vars verkställande de som utarbetat planen kan binda sig till. Planen bör vara tillräckligt konkret och realistisk, men även uppmuntra till aktivt och långsiktigt arbete.



## Barn under skollåldern (dagvård och barnrådgivning)

Målgrupp	Mål och förverkligande	Anordnare, ansvarig	Tidpunkt
Verksamhet åren 2014-2015			
Personal	<p><u>Trafiksäkerhetsarbete:</u></p> <p>I personalens möten informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen och målgruppens egna handlingsplan för åren 2014-2015 går igenom. Hela personalen kommer till kännedom om planen. Även familjedagvårdare informeras om planen.</p> <p>På samma gång informeras om material som finns att tillgå (t.ex. Trafikskyddets internetsidor).</p>	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp, personal i småbarnsfostran (ledningen)	Hösten 2014
Personal	<p><u>Anskaffning av material till daghem och till familjedagvård:</u></p> <p>I kommunen granskas och anskaffas regelbundet aktuella upplysnings- och undervisningsmaterial för trafikfostran (t.ex. Trafikskyddets broschyrer, affischer) till daghem. Det nya materialet visas till hela personalen. Utdelningen av materialet ordnas (t.ex. till föräldrarna Barn i trafiken-guide och -uppgiftshäfte?).</p>	Småbarnsfostran Samarbetspartner Trafikskyddet	Årligen, med början hösten 2014
Personal och föräldrar	<p><u>Att föregå med gott exempel i trafiken:</u></p> <p>Personal och föräldrar rör sig lugnt och enligt trafikreglerna, använder cykelhjälm och reflex eller reflexväst. Föräldrarna bör påminnas om detta.</p>	Personalen	Kontinuerligt
Barn	<p><u>Fortgående trafikfostran i daghemmets vardag:</u></p> <p>Vid dagspromenader med barnen undervisas och repeteras tryggt trafikbeteende och trafikregler. Reflexvästar används alltid av barn och vuxna, barnen bör påminnas om hur viktigt synlighet är i trafiken vid mörker.</p>	Personal	Kontinuerligt
Föräldrar	<p><u>Meddelande till föräldrar:</u></p> <p>I samband med månadsbrevet som skickas till föräldrarna tilläggs kort information om det aktuella trafiksäkerhetstemat (t.ex. användning av cykelhjälm, att röra sig i mörker eller i halka, användning av säkerhetsbälte).</p>	Personal	Kontinuerligt

Föräldrar	<u>Trafiksäkerhetstema eller -del på föräldramöten:</u> Diskussioner på föräldramöten, allt från bältesanvändning till reflexer. Personalen påminner föräldern också om att alltid hämta barnet från daghemsgården, inga barn sänds ut ensamma till parkeringsplatsen till väntande föräldrar i bil. Påminnelser också om trafikregler samt förälderns roll som ett exempel till barn. T.ex. cykelhjälm kan vara ett aktuellt tema. Trafikskyddet kan komma på besök till föräldramöten och göra ett inlägg eller skicka material.	Personalen i samarbete med Trafikskyddet	Våren/hösten 2015
Barn och personalen	<u>Reflexvästar:</u> Införskaffande av reflexvästar till daghem och gruppfamiljedaghem samt till familjedagvårdare som arbetar i eget hem görs vid behov. Reflexvästar används alltid när man går utanför daghemmet (både barn och personalen).	Personalen	Kontinuerligt
Barn	<u>Reflexkampanj i daghemmen:</u> Personalen upplyser barn om reflexens betydelse. Personalen gör en belysning av reflexen för att uppleva skillnaden mellan att använda reflex och att vara utan. Personalen arrangerar en "reflexjakt" då barn får leta efter reflexer med ficklampor i ett mörkt rum.	Daghemspersonalen	Höst/vinter 2014-2015
Långsiktig verksamhet			
Personal	<u>Planering och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet:</u> Den kommande verksamheten planeras genom att sammanställa handlingsplanen för nästa år. Planen är kompakt och konkret, den innehåller endast åtgärder som är genomförbara. Varje enhet framför sin egen framställning, från vilken ledningen sammanställer hela förvaltningens plan. Planen går igenom i varje förvaltningsenhet.	Förvaltningsområdets ledning, förvaltningsområdets kontaktperson i trafiksäkerhetsgruppen	Årligen, på hösten
Personal	<u>Personalskolning:</u> Dagvårdsledning anordnar en regional eller kommunal skolning till alla dagvårdare och familjedagvårdare. Trafikskyddets utbildare håller skolningen.	Personalen (ledning) i samarbete med Trafikskyddet	En gång per 5 år

Barn och föräldrar	<p><u>Temakväll/-dag i daghemmet med trafiksäkerhet som ämne för hela familjen:</u>          Amnen som behandlas kan vara t.ex. att röra sig i mörker (reflex, reflexväst), skjutsa barn i bilen (bilbarnstol, säkerhetsbälte) eller cyklande (hjälm, regler). Förverkligande till exempel med informationspunkter, som familjerna går igenom i egen takt. Trafikskyddets utbildare, den lokala bilskolan, polisen eller räddningsverket kan inbjudas. Lokala transportföretag kan inbjudas för att ge barnen en bild av barnens synlighet från stora fordon.</p>	<p>Personal          Samarbetsparter t.ex. Trafikskyddet, polisen, räddningsverket</p>	Vår / höst
Barn och föräldrar	<p><u>Trygga skol- och daghemsresor:</u>          I media informeras om barn som rör sig i trafiken före skol- och daghemsverksamheten startar. Vid skolstarten på hösten säkras vuxna övergångsställen nära skolor och daghem, de påminner med sin närvaro om tryggheten vid övergångsställe</p>	<p>Personal, föräldrar, kommunens trafiksäkerhetsgrupp          Samarbetsparter polisen, Trafikskyddet</p>	Höst (Augusti)
Personal	<p><u>Personalens trafikfostran och upplysning:</u>          Trafiksäkerhet är som tema på personalmöten. Trafikskyddets utbildare kan delta möten.</p>	<p>Personalen (ledning)          I samarbete med Trafikskyddet</p>	Några gånger om året
Barn och personal	<p><u>Trygg trafikomgivning:</u>          Farliga ställen i daghemmens trafikomgivning kartläggs (personal och föräldrar). Trafikskyddets färdiga material kan användas. Efter kartläggningen hålls ett samarbetsmöte med tekniska sektorn.</p>	<p>Personalen i dagvård och tekniska sektorn</p>	En gång om året

## Lågstadieskolor

Målgrupp	Mål och förverkligande	Anordnare, ansvarig	Tidpunkt
Verksamhet åren 2014-2015			
Personal	<p><u>Trafiksäkerhetsarbete:</u></p> <p>I personalens möten informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen och målgruppens egna handlingsplan för åren 2014-2015 går igenom. Hela personalen kommer till kännedom om planen.</p> <p>På samma gång informeras om material som finns att tillgå (t.ex. Trafikskyddets internetsidor).</p>	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp, bildningsväsendets personal (ledning)	Hösten 2014
Lärare	<p>Anskaffning av material till skolorna:</p> <p>Till skolorna i kommunen anskaffas och granskas regelbundet aktuell och till elevernas ålder anpassad undervisningsmaterial för trafikfostringsarbetet. Det nya materialet framförs till alla lärare.</p>	Bildningsväsendet Samarbetspart Trafikskyddet	Årligen, med början hösten 2014
Elever	<p><u>Kontinuerlig trafikfostran i skolor:</u></p> <p>Cykelturer och promenader till olika evenemang, trafikfostran i detta sammanhang. Lärare kontrollerar att alla har t.ex. reflex, reflexväst, cykelhjälm. Lärare gör också frågor/information t.ex. om trafikregler, märken.</p>	Lärare	Kontinuerligt
Elever och lärare	<p><u>Nationella trafiksäkerhetsveckan (vecka 37):</u></p> <p>Skolor tar del i nationella trafiksäkerhetsveckan genom att informera och upplysa elever om trafiksäkerhet samt genom att arrangera evenemanger.</p>	Lärare	Augusti 2014 och 2015
Elever	<p><u>Reflex:</u></p> <p>Personalen gör en belysning av reflexen för att uppleva skillnaden mellan att använda reflex och att vara utan. Trafikskyddets material utnyttjas i skolor.</p> <p>I skolan arrangeras en "reflexjakt" då elever får leta efter reflexer med ficklampor i ett mörkt klassrum.</p>	Lärare, föräldraförening, trafiksäkerhetsgrupp/-kommitté I samarbete med lokala företag	Höst/vinter 2014-2015, 2015-2016

Ungdomar	<p><u>Ökande av användning av cykelhjälm:</u></p> <p>Lärarna påminner alla elever om betydelsen av att använda cykelhjälm. För att illustrera saken kan Trafikskyddets material och utrustning utnyttjas (t.ex. ägghjälmen).</p> <p>Angående användningen av cykelhjälm görs affischer, vilka läggs upp på skolans väggar och bästa affischen röstas fram. Som pris t.ex. cykelhjälm.</p>	Lärare Samarbetsparter Trafikskyddet, lokala företag och cykelföreningar	Våren 2015
Elever och lärare	<p><u>Förebyggande av tryggt cyklande:</u></p> <p>Lågstadium deltar i den nationella cykelveckan bl.a. genom "Med cykel till skolan"-temadagen. Även lärare och annan personal kommer efter möjlighet med cykel till skolan.</p> <p>Under veckan påminns om användningen av cykelhjälm och reglerna för cyklister. Med högre klasser görs Trafikskyddets frågesport om trafikregler.</p> <p>5. klassister har en cykeldag årligen.</p>	Lärare	Maj 2015
Långsiktig verksamhet			
Personal	<p><u>Planering och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet:</u></p> <p>Den kommande verksamheten planeras genom att sammanställa handlingsplanen för nästa år. Planen är kompakt och konkret, den innehåller endast åtgärder som är genomförbara. Varje enhet framför sin egen plan, från vilken ledningen sammanställer hela förvaltningens plan. Planen går igenom i varje förvaltningsenhet.</p>	Förvaltningsområdets ledning, förvaltningsområdets kontaktperson i trafiksäkerhetsgruppen	Årligen, på hösten
Lärare	<p><u>Lärarnas skolning:</u></p> <p>Skolningsdag ordnas för lärare, där Trafikskyddet fungerar som utbildare.</p>	Bildningsväsendet Trafikskyddet samarbetspart	Med några års mellanrum
Elever	<p><u>Kontinuerlig trafikfostran i skolor:</u></p> <p>Tryggt trafikbeteende som tema på skolans morgonöppning. Exempel på ämnen är bl.a. tryggt cyklande (på våren), synlighet i mörker (på hösten).</p>	Lärare	Kontinuerligt
Elever	<p><u>Säkra skolresor:</u></p> <p>I media informeras om barn som rör sig i trafiken före skolstarten. Vid skolstarten på hösten säkrar vuxna övergångsställen nära skolan och påminner med sin närvaro om tryggheten vid övergångsställen.</p>	Personal, föräldrar, kommunens trafiksäkerhetsgrupp Samarbetsparter polisen, Trafikskyddet	Höst (Augusti)

Elever och föräldrar	<p><u>Tryggt cyklande:</u></p> <p>Ett kontrakt görs med eleverna och föräldrarna, att barnens cyklar görs i skick.</p> <p>Samarbetsavtal görs med lokala avfallshanteringscentralen Ekorosk. Cyklar som kan repareras skänks till skolorna, så att elever som kommit till skolan med skjuts kan cykla sträckor som görs under skoldagen. Cyklarna repareras tillsammans med lärare och hem- och skolaforeningen.</p> <p>Skolan ordnar en besiktningdag för cyklar.</p>	Lärare, föräldraförening Ekorosk och andra lokala företag som samarbetsparter	Vår
Elever	<p><u>Reflex:</u></p> <p>Reflexer utdelas till elever. Lärare gör en kontroll efteråt att elever också använder dem.</p> <p>En tävling om att vilken klass använder reflex mest.</p> <p>Elever observerar hur många elever eller skolans anställda använder reflex och analyserar resultat.</p>	Lärare, föräldraförening, trafiksäkerhetsgrupp/-kommitté i samarbete med lokala företag	Höst/vinter 2014-2015
Elever och föräldrar	<p><u>Temadag med trafiksäkerhet som ämne för elever och föräldrar:</u></p> <p>Hem- och skolaforeningen ordnar tillsammans med skolan en temadag, där elever, föräldrar och lärare tillsammans umgås enligt tema. Teman kan vara t.ex. cykling (bl.a. användning av cykelhjälm, körskicklighetsbana, fixande av cyklar). Trafikskyddets föreläsare, lokal bilskola, polisen eller räddningsverket kan inbjudas.</p>	Lärare, föräldraförening Samarbetsparter t.ex. Trafikskyddet, polisen, räddningsverket	Vår / höst
Elever	<p><u>Förbättrande av säkerheten vid bussresor:</u></p> <p>Evenemang/informationstillfälle ordnas tillsammans med bussbolag, där informeras barn om att tryggt färdas till busshållplatsen, påstigning på bussen, barns synlighet sett från bussen, inbromsning samt reflexens synlighet i mörker. Med är bl.a. Trafikskyddet och polisen.</p>	Skolor, föräldraförening, i samarbete med bussbolag och Trafikskyddet	Höst / vinter
Elever, föräldrar, lärare, skolskjuts-trafikanter	<p><u>Skolresor:</u></p> <p>Gemensamma spelregler fastställs angående skolskjutsar och ledsagartrafik. Reglerna gäller elever, föräldrar, lärare och chaufförer.</p>	Bildningsväsendet i samarbete med Trafikskyddet, NTM-central, polis	Några års mellanrum / när nya kontrakt görs



Skolskjuts- trafikanter	<p><u>Skolskjutsar:</u> Kommunen eller nejden arrangerar ett skolingstillfälle för skolskjutstrafikanter. I kontrakt borde stå att trafikanter måste ta del i utbildningen som kommunen arrangerar. T.ex. Trafikskyddet, polis och ELY-central gör ett inlägg i skolningen.</p>	Bildningsväsendet I samarbete med Trafikskyddet, ELY-central, polis	Några års mellanrum / då nya kontrakt görs
----------------------------	---	--	--

Ungdomar och fritid (högstadieskolor, andra stadiets utbildning, ungdomsarbete)

Målgrupp	Mål och förverkligande	Anordnare, ansvarig	Tidpunkt
Verksamhet åren 2014-2015			
Personal	<p><u>Trafiksäkerhetsarbete:</u></p> <p>I personalens möten informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen och målgruppens egna handlingsplan för åren 2014-2015 går igenom. Hela personalen kommer till kännedom om planen.</p> <p>På samma gång informeras om material som finns att tillgå (t.ex. Trafikskyddets internetsidor).</p>	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp, bildningsväsendet samt motions- och ungdomsväsendets personal (ledning)	Höst 2014
Lärare	<p><u>Anskaffning av material till skolorna:</u></p> <p>Till skolorna och ungdomsverksamheten i kommunen anskaffas och granskas regelbundet aktuell och till elevernas ålder passande undervisningsmaterial för trafikfostringsarbetet. Det nya materialet framförs till alla lärare.</p>	Bildningsväsendet Samarbetspart Trafikskyddet	Årligen, med början hösten 2014
Elever	<p><u>Kontinuerlig trafikfostran i skolor:</u></p> <p>Cykelturer och promenader till olika evenemang, trafikfostran i detta sammanhang. Lärare kontrollerar att alla har t.ex. reflex, reflexväst, cykelhjälm. Lärare gör också frågor/information t.ex. om trafikregler, märken.</p>	Lärare	Kontinuerligt
Ungdomar	<p><u>Säkerheten vid cyklande i mörker:</u></p> <p>Utdelning av cykellampor och kontroll att ungdomar också använder dem. Nationella reflexdagen 1.10. är en bra kampanjkväll.</p>	Lärare, föräldraförening, ungdomssektor, trafiksäkerhetsgrupp/-kommitté I samarbete med lokala företag	Höst 2014

Ungdomar	<p><u>Ökande av användning av cykelhjälmar:</u></p> <p>Lärarna påminner alla elever om betydelsen av att använda cykelhjälmar. För att illustrera saken kan Trafikskyddets material och utrustning utnyttjas (t.ex. ägghjälmen).</p> <p>Informationstillfälle hålls vid högstadiet om användningen av cykelhjälmar. Gäst t.ex. cykelföreningens företrädare.</p> <p>Angående användningen av cykelhjälmar görs affischer, vilka läggs upp på skolans väggar och bästa affischen röstas fram. Som pris t.ex. cykelhjälmar.</p>	Lärare, ungdomssektor Samarbetsparter Trafikskyddet, lokala företag och cykelföreningar	Vår 2015, cykelvecka i maj
Elever och lärare	<p><u>Förebyggande av tryggt cyklande:</u></p> <p>Högstadium och andra stadets skolor deltar i den nationella cykelveckan med bl.a. "Med cykel till skolan"-temadagen. Även lärare och annan personal kommer efter möjlighet med cykel till skolan.</p> <p>Under veckan påminns om användningen av cykelhjälmar och trafikreglerna för cyklister.</p>	Personal	Maj 2015
Ungdomar	<p><u>Säker mopedkörning:</u></p> <p>I högstadium hålls info angående mopedkörning, ämnen bl.a. trafikbeteende, mopedtrimning, trafikregler. Polisen kan t.ex. vara gäst eller Trafikskyddets utbildare.</p>	Personal (rektor) Samarbetsparter polisen, Trafikskyddet	Vår 2015
Ungdomar	<p><u>Trafikfostran i evenemang och händelser för unga:</u></p> <p>Trafikfostran med hjälp av Trafikskyddets material (förtseende ånger, skriva ner tankar) t.ex. i ungdomslokaler.</p> <p>Presentation om trafiksäkerhet och trafikbeteende (t.ex. moped, cykelhjälmar) i ungdomslokaler. Presentation kan hållas av en gäst som borde vara ung och kanske känd för att ungdomar lyssnar och tar åt sig av informationen bättre.</p> <p>Utrymme för reparation av cyklar ordnas vid ungdomskvällen. Lokala cykellaffärens eller cykelföreningens företrädare kan bjudas in som gäst. Samtidigt påminns om användningen av cykelhjälmar.</p>	Ungdomssektorn, ungdomsrådet Samarbetsparter polisen och Trafikskyddet	Kontinuerligt

Långsiktig verksamhet			
Personal	<u>Planering och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet:</u> Den kommande verksamheten planeras genom att sammanställa handlingsplanen för nästa år. Planen är kompakt och konkret, den innehåller endast åtgärder som är genomförbara. Varje enhet levererar sin egen plan, från vilken ledningen sammanställer hela förvaltningens plan. Planen går igenom i varje förvaltningsenhet.	Förvaltningsområdets ledning, förvaltningsområdets kontaktperson i trafiksäkerhetsgruppen	Årligen, på hösten
Lärare	<u>Lärarnas skolning:</u> Skolningsdag ordnas för lärare, där Trafikskyddet fungerar som utbildare.	Bildningsväsendet Samarbetspart Trafikskyddet	Några års mellanrum
Elever	<u>Kontinuerlig trafikfostran i skolor:</u> Tryggt trafikbeteende som tema på skolans morgonöppning. Exempel på ämnen är bl.a. tryggt cyklande (på våren), synlighet i mörker (på hösten).	Lärare	Kontinuerligt
Elever, föräldrar, lärare, skolskjuts-trafikanter	<u>Skolresor:</u> Gemensamma spelregler fastställs angående skolskjutsar och ledsagartrafik. Reglerna gäller elever, föräldrar, lärare och chaufförer.	Bildningsväsendet, skolor, föräldrar	Kontroll årligen
Skolskjuts-trafikanter	<u>Skolskjutsar:</u> Kommunen eller nejden arrangerar ett skolningstillfälle för skolskjutstrafikanter. I kontrakt borde stå att trafikanter måste ta del i utbildningen som kommunen arrangerar. T.ex. Trafikskyddet, polis och NTM-central gör ett inlägg i skolningen.	Bildningsväsendet I samarbete med Trafikskyddet, ELY-central, polis	Några års mellanrum / när nya kontrakt görs
Ungdomar	<u>Trygg mobilitet på fritiden:</u> Trafiksäkerhetsarbete utförs i lokala förenings- och klubbars verksamhet (Bl.a. trygga resor till fritidssysslor). Trafikskyddets säkerhet på fritiden-handbok kan utnyttjas. Ungdomar uppmuntras att komma till fritidssysslor med cykel eller till fots.	Motions- och ungdomsverksamhetens kontaktperson i trafiksäkerhetsgruppen, lokala föreningar och klubbar Trafikskyddet samarbetspartner	Kontinuerligt

Elever	Trygg omgivning: Flyttbara hastighetstavlor placeras nära skolor. Tavlan visar inte överhastighet. Data skickas till skolor där elever kan utnyttja den t.ex. i matematik. Resultat kan också presenteras i föräldramöten.	Tekniska sektorn, skolor	Årligen
Elever och föräldrar	<u>Tryggt cyklande:</u> Ett kontrakt görs med eleverna och föräldrarna, att barnens cyklar görs i skick.  Samarbetsavtal görs med lokala avfallshanteringscentralen Ekorosk. Cyklar som kan repareras skänks till skolorna, så att elever som kommit till skolan med skjuts kan cykla sträckor som görs under skoldagen. Cyklarna repareras tillsammans med lärare och hem- och skolföreningen.  Skolan ordnar en besiktningsdag för cyklar.	Lärare, föräldraförening, klubbar och föreningar Samarbetsparter Ekorosk och andra lokala företag	Vår
Ungdomar	<u>Öka användningen av cykelhjälm:</u> Cykelhjälmarna dekorerar och finaste hjälmen röstas fram bland eleverna.  Tävling om användningen av cykelhjälm mellan klasserna – bästa klassen belönas.	Lärare Samarbetsparter Trafikskyddet, lokala företag och cykelföreningar	Vår 2015, cykelveckan i maj
Ungdomar	<u>Trygg mopedkörning:</u> I samband med 7. och 8. klassisternas föräldramöten hålls ett informationsinslag om föräldrarnas ansvar och trygg mopedkörning.	Personal (rektor) Samarbetsparter polisen, Trafikskyddet	Vår / höst
Ungdomar	<u>Säkerhet i mörker:</u> Utdelning av reflex och kontroll att elever också använder dem. Nationella reflexdagen 1.10. är en bra kampanjkväll.	Lärare, föräldraförening, ungdomssektor, trafiksäkerhetsgrupp/-kommitté I samarbete med lokala företag	Höst
Ungdomar	<u>Trafikfostran i evenemang och händelser för unga:</u> Utarbetning av en samarbetsmodell med lokala bilskolor och polisen.	Ungdomssektor, ungdomsrådet, bilskolor	Kontinuerligt
Ungdomar	<u>Trafiksäkerhetsdag:</u> Optima arrangerar en trafiksäkerhetsdag.	Optima i samarbete med polis, räddningsverk, Trafikskyddet	Årligen

Vuxna i arbetsför ålder

Målgrupp	Mål och förverkligande	Anordnare, ansvarig	Tidpunkt
Verksamhet åren 2014-2015			
Kommunens personal	<u>Trafiksäkerhetsarbete:</u> I personalens möten informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen och målgruppens egna handlingsplan för åren 2014-2015 går igenom. Hela personalen kommer till kännedom om planen. På samma gång informeras om material som finns att tillgå (t.ex. Trafikskyddets internetsidor).	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp, tekniska nämndens personal (ledning)	Höst 2014
Alla invånare	<u>Informering om trafiksäkerhetsarbetet:</u> Den färdiga trafiksäkerhetsplanen presenteras i lokal media. Arbetets tyngdpunktstråden redovisas (förbättrande av säkerheten för cyklister och främjande av cyklande, förbättrande av mopedkörningens säkerhet samt utvecklande av underhåll av gator och vägar). Kommunens trafiksäkerhetsgrupp presenteras.	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp	Höst 2014
Kommunens personal	<u>Informering om aktuella trafiksäkerhetsämnen:</u> Trafikskyddets kostnadsfria elektroniska nyhetsbrev "Trafiktips" beställs till kommunens arbetstagare. Trafikskyddets kostnadsfria kundtidning "Liikennevilkku" beställs till kommunens alla enheter (om inte redan beställts).	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp, förvaltningsområdenas kontaktpersoner	Höst / vår 2014 - 2015



Kommunens personal	<p><u>Främjandet av cyklande och säkerhet:</u> Kommunen och dess enheter deltar i nationella cykelveckan Med temadagen "Med cykel till jobbet" uppmuntras personalen att cykla.</p> <p>Under veckan påminns om betydelsen av att använda cykelhjälm (t.ex. genom informering och Trafikskyddets affischer).</p> <p>Enheter kan belöna de som använder cykelhjälm eller tävla sinsemellan om flitigheten att använda cykelhjälm.</p> <p>Påminnelse om trafikreglerna för cyklister. På arbetsplatsen kan Trafikskyddets regelfrågesport hållas och Till fots och med cykel-handboken delas ut. Om reglerna informeras det i media.</p> <p>Regelfrågesportens frågor kan också läggas ut på kommunernas hemsidor under cykelveckan.</p>	Trafiksäkerhetsgruppen, i samarbete med Trafikskyddet och polisen.	Cykelveckan i maj 2015
Alla invånare	<p><u>Säkerhet i mörker:</u> Kommunens trafiksäkerhetsgrupp arrangerar en "Använd reflex" –kampanj eller jippo. Nationella reflexdagen 1.10. är en bra tidpunkt att starta kampanjen. Kampanjen måste synas i media och även några kändisar kan vara med i den. Trafiksäkerhetsgrupp kan presentera sig på gatan och dela reflexer (reflexer t.ex. från lokala företag).</p>	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp	Hösten (oktober) 2014 och 2015
Långsiktig verksamhet			
Personal	<p><u>Planering och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet:</u> Den kommande verksamheten planeras genom att sammanställa handlingsplanen för nästa år. Planen är kompakt och konkret, den innehåller endast åtgärder som är genomförbara. Varje enhet levererar sin egen plan, från vilken ledningen sammanställer hela förvaltningens plan. Planen går igenom i varje förvaltningsenhet.</p>	Förvaltningsområdets ledning, förvaltningsområdets kontaktperson i trafiksäkerhetsgruppen	Årligen, på hösten
Kommunens personal	<p><u>Säkerhet vid cykling:</u> Trafiksäkerhetsgruppen ordnar ett jippo på cykelveckans Nationella cykeldag (lördag). Polisen, Trafikskyddet och den lokala cykelaffären kan också vara med. Cykelhjälm, trafikregler för cyklister samt utrustning är teman. På hösten meddelas om cykellyktans användning när det blir mörkare tider och om användning av cykelhjälm. Företagen belönar arbetstagare för användning av cykelsäkerhetsutrustning.</p>	Trafiksäkerhetsgruppen, lokala företag i samarbete med Trafikskyddet och polisen	Cykelveckan i maj

Alla invånare	<p><u>Trafiksäkerhetsinformerings:</u></p> <p>Aktuell trafiksäkerhetsinformation sprids ut i media. En bra tidpunkt är i samband med ändringar i trafikregleringen. Till exempel i samband med öppnandet av en ny lätt trafikled, informeras om cyklande och användning av cykelhjälms. I samband med rondeller påminns om reglerna för körning i rondell.</p>	Tekniska nämnden, kommunens trafiksäkerhetsgrupp	
Kommunens personal	<p><u>Uppehåll av personalens trafiksäkerhetskunskap:</u></p> <p>Informationsmeddelanden om trafiksäkerhetsärenden utarbetas till personaltidningar på arbetsplatser. Teman är bl.a. säkerheten på byggnadsplatser och ändamålsenlig trafikreglering, användning av skyddskläder, körning vid halka, rattfylleri/alkolås, underhåll av arbetsgivarens egen bil o.s.v. Trafikskyddets meddelanden förmedlas vidare på arbetsplatsen och lyfts till nyhet på lokal nivå. Vägskyddsutbildning åtminstone för tekniska nämndens personal.</p>	Personal (ledning) Samarbetspart Trafikskyddet	Kontinuerligt
Invånare som färdas med motorfordon	<p><u>Trygg trafikmiljö:</u></p> <p>Flyttbara hastighetstavlor placeras bl.a. nära skolor, daghem och serviceboenen. Resultaten förmedlas till polisen och det informeras om resultaten i media. Hastighetsövervakningen riktas på basen av mätningarna till rätt ställe vid rätt tidpunkt.</p> <p>Data från hastighetstavlor nära skolor skickas till skolor där elever kan utnyttja den t.ex. i matematik. Resultat kan också presenteras åt föräldramöten.</p>	Tekniska nämnden, i samarbete med polisen och skolor	Kontinuerligt
Invånare som färdas med motorfordon	<p><u>Körskick:</u></p> <p>Notering av saker angående körskick, t.ex. vad betyder det om man kör fast man är trött. Påminnelse om användning av mobiltelefon under körandet etc.</p>	MHF (Motorförarnas helnykterhetsförening), Trafikskyddet	
Alla invånare	<p><u>Fotgängarnas säkerhet vintertid:</u></p> <p>I media informeras om förebyggande av halkolyckor. På arbetsplatser och evenemang hålls visning av halkskydd och skor.</p>	Trafiksäkerhetsgrupp, lokala företag	Hösten / vintern

Åldringar och rörelsehindrade

Målgrupp	Mål och förverkligande	Anordnare, ansvarig	Tidpunkt
Verksamhet åren 2014-2015			
Personal	<u>Trafiksäkerhetsarbete:</u> I personalens möten informeras om den färdigställda trafiksäkerhetsplanen och målgruppens egna handlingsplan för åren 2014-2015 går igenom. Hela personalen kommer till kännedom om planen. På samma gång informeras om material som finns att tillgå (t.ex. Trafikskyddets internetsidor).	Kommunens trafiksäkerhetsgrupp, personalen i förvaltningsområdet för vård och omsorg (ledning)	Höst 2014
Åldringar	<u>Främjande av trygg mobilitet:</u> I samband med hembesök påminns åldringar om användning av säkerhetsutrustning och hjälpmedel samt handleds de till trygg mobilitet.  Med åldringar görs praktiska övningar i användning av säkerhetsutrustning tillsammans med assistenter t.ex. under åldringarnas vecka. Samtidigt delas t.ex. reflex och reflexvästar ut.	Personalen i förvaltningsområdet för vård och omsorg, i samarbete med Trafikskyddet	Kontinuerligt, åldringarnas vecka i oktober
Åldringar	<u>Mobilitet vid halka:</u> Åldringar påminns om bra vinterskor och halkskydd vid åldringars samlingar (t.ex. vid åldringsråd eller pensionärsorganisationens sammankomster). Trafikskyddets utbildare gör ett inlägg och delar ut material.	Åldringsrådets och -organisationers kontaktpersoner, i samarbete med t.ex. Trafikskyddet, kommunens motionsverksamhet, lokal skomakare	Höst / vinter 2014-2015
Åldringar	<u>Trygg trafikmiljö under vintersäsongen:</u> För åldringar erbjuds möjligheten att hämta sand för förebyggande av halka från kommunens anvisade plats. Bl.a. vid åldringars sammankomster och hembesök informeras om detta.	Tekniska nämnden, vård och omsorg	Höst / vinter 2014-2015, höst 2015

Åldringar	<u>Främjandet av tryggt cyklande:</u> Vid åldringars sammankomster (t.ex. åldringsrådet eller pensionärsorganisation) hålls ett informationsinslag om tryggt cyklande. Teman är bl.a. användning av cykelhjälm. Trafikskyddets utbildare gör ett inlägg och delar ut material.	Åldringsrådets och –organisationens kontaktpersoner, i samarbete med t.ex. Trafikskyddet	Vår 2015
Långsiktig verksamhet			
Personal	<u>Planering och uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet:</u> Den kommande verksamheten planeras genom att sammanställa handlingsplanen för nästa år. Planen är kompakt och konkret, den innehåller endast åtgärder som är genomförbara. Varje enhet levererar sin egen plan, från vilken ledningen sammanställer hela förvaltningens plan. Planen går igenom i varje förvaltningsenhet.	Förvaltningsområdets ledning, förvaltningsområdets kontaktperson i trafiksäkerhetsgruppen	Årligen, på hösten
Personal	<u>Uppehåll av trafiksäkerhetsmaterial och kunskap:</u> Skolning ordnas för personalen inom förvaltningsområdet för vård och omsorg. Personalen handleds i trygg mobilitet och att notera trafiksäkerhetssaker i arbetet med åldringar och handikappade.	Personal (ledning), i samarbete med Trafikskyddet	Skolning med 5 års mellanrum, årlig granskning av materialet
Åldringar	<u>Körskick:</u> Kommunen ordnar en körkonditionskurs för åldringar tillsammans med Trafikskyddet.	Vård och omsorg, i samarbete med Trafikskyddet	Med några års mellanrum
Åldringar och rörelsehindrade	<u>Trafiksäkerhetsinformation:</u> Information om aktuella trafiksäkerhetssaker till 75 år fylla via serviceledning. Information och upplysning (åldringsråd, åldringars sammankomster). Information till funktionshindrade via rådsverksamhet.	Serviceledning, åldringsrådet och organisationernas kontaktpersoner i samarbete med t.ex. Trafikskyddet	Kontinuerligt
Åldringar och rörelsehindrade	<u>Trygg trafikmiljö:</u> Åldrings- och invalidrådet samt beslutsfattarna och tekniska nämnden håller ett möte, där gås trafikmiljöns mobilitetshinder igenom.	Åldrings- och invalidrådet, tekniska nämnden	Årligen







• PRESENTATIONSBLAD

Publikationens serie och nummer <b>Rapporter 13/2015</b>				
Ansvarsområde <b>Trafik och infrastruktur</b>				
Författare <b>Ramboll Finland Oy Hannakaisu Turunen Mikko Uljas Klas Hytönen Terhi Svenns</b>		Publiceringsdatum <b>Januari 2015</b>		
		Utgivare   Förläggare <b>Närings-, trafik- och miljöcentralen Södra Österbotten</b>		
		Projektets finansör   uppdragsgivare <b>-</b>		
Publikationens titel <b>Nykarleby Trafiksäkerhetsplan 2014</b>				
<p>Sammandrag</p> <p>Nykarleby trafiksäkerhetsplan har utarbetats i samarbete med kommunerna i regionen och Södra Österbottens NTM-central. I planen har nuläget inom trafiksäkerheten, mobiliteten, verksamhetsmiljön och trafiksystemet utretts, dessutom har trafiksäkerhetsproblem kartlagts med hjälp av olika analyser och förfrågningar. På basen av nulägesanalysen har visionen och målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet satts upp samt åtgärdsförslagen bestämts. Planen för förbättrandet av trafikmiljön, handlingsplanerna som samlats för förvaltningarnas trafiksäkerhetsarbete samt handlingsplanen för styrandet av mobiliteten fungerar som stöd för att uppnå målsättningen.</p> <p>På basen av olycksanalysen var situationen inom trafiksäkerheten något sämre i Jakobstadsregionen än i Finland i medeltal. I olyckor som inträffat i Jakobstads-, Pedersöre- och Nykarlebyregionen skadades eller dog fler mopedister än i landet i medeltal. Det dog och skadades lika många motorcyklister som i övriga delar av landet, men antalet döda och skadade för övriga färdssätt var mindre än medeltalet i landet. Singelolyckorna orsakade flest personskador. De allvarligaste olyckorna var fotgängarolyckor, av dessa ledde största delen till personskador. Till antalet skedde flest olyckor för 18-20 åringar, men även för 15-16 åringar skedde många olyckor som ledde till personskador. Av olyckorna som skedde i regionen orsakades årligen kostnader kring 22,1 miljoner euro, kommunernas årliga andel var cirka 3,8 miljoner euro.</p> <p>På basen av invånarenkäten är personbil det vanligaste färdssättet i Jakobstadsregionen. Mätt enligt antalet resor görs en tredjedel av resorna till fots eller med cykel på sommaren, under vintern är motsvarande andel en fjärdedel. Enligt invånarenkäten ansågs skoleleverna vara den mest otrygga trafikantgruppen, de otryggaste färdssätten ansågs vara till fots eller med cykel. För höga körhastigheter och talande i telefon ansågs vara de främsta trafikförseelserna, gatornas och vägarnas underhåll och kvalitet lyftes fram som viktigaste utvecklingsområde.</p> <p>Olycksanalysen samt den riksomfattande och regionala målsättningen fungerade som grund när målsättningen för trafiksäkerhetsarbetet i Jakobstadsregionen sattes. Enligt den riksomfattande målsättningen bör antalet dödsfall i trafiken halveras och antalet skadade minskas med en fjärdedel från nivån år 2010 fram till år 2020. Den kvantitativa målsättningen för minskandet av trafikolyckor relaterades till kommunerna enligt NTM-centralens målsättning i Södra Österbotten. Att nå målsättningarna under den förutsatta tiden är utmanande, eftersom genomförandet av åtgärdsplanen inte enligt beräkningar kommer att bidra till den krävda minskningen av olyckor. Målsättningen kan ändå nås genom effektivt samarbete mellan olika organisationer. För att nå målet bör omfattande resurser användas.</p> <p>Under planeringsarbetet aktiverades kommunernas trafiksäkerhetsgrupper, till stöd för gruppernas verksamhet utarbetades åtgärdsplanerna samt årsrytmen för arbetets olika skeden. Grupperna ansvarar för genomförandet, uppföljandet samt vid behov för uppdaterandet av planen.</p>				
Nyckelord (enligt Allärs) <b>Trafiksäkerhet, mobilitet, trafikmiljö, trafikfostran, trafikolycka, mobilitetsstyrning</b>				
ISBN (tryckt) <b>978-952-314-207-7</b>	ISBN (PDF) <b>978-952-314-208-4</b>	ISSN-L <b>2242-2846</b>	ISSN (tryckt) <b>2242-2846</b>	ISSN (webbpublikation) <b>2242-2854</b>
WWW <b>www.ely-centralen.fi/publikationer   www.doria.fi</b>		URN <b>URN:ISBN:978-952-314-208-4</b>		Språk <b>Svenska</b>
		Sidantal		
Förläggningsort och datum <b>Seinäjoki 2015</b>		Tryckeri		

Målsättningen med denna trafiksäkerhetsplan är att förbättra trafiksäkerheten i Nykarleby. Planen innehåller handlings- och åtgärdsförslag för utvecklandet av den fysiska trafikmiljön samt för utvecklandet och genomförandet av fostrings-, bildnings- och informationsarbetet. Genom åtgärderna i planen för förbättrandet av trafikmiljön, strävar man efter att minska antalet trafikolyckor och att lindra olyckornas allvarlighetsgrad. Genom planen för fostrings-, bildnings- och informationsarbetet strävar man däremot efter att aktivera kommunerna i trafiksäkerhetsarbetet. Med planen försöker man säkra att arbetet i trafikfostran når alla ålders- och trafikgrupper

**RAPPORTER 13 | 2015**  
**NYKARLEBY TRAFIKSÄKERHETSPLAN 2014**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

ISBN 978-952-314-207-7 (tryckt)  
ISBN 978-952-314-208-4 (PDF)

ISSN-L 2242-2846  
ISSN 2242-2846 (tryckt)  
ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-314-208-4

[www.doria.fi/ely-keskus](http://www.doria.fi/ely-keskus)